6

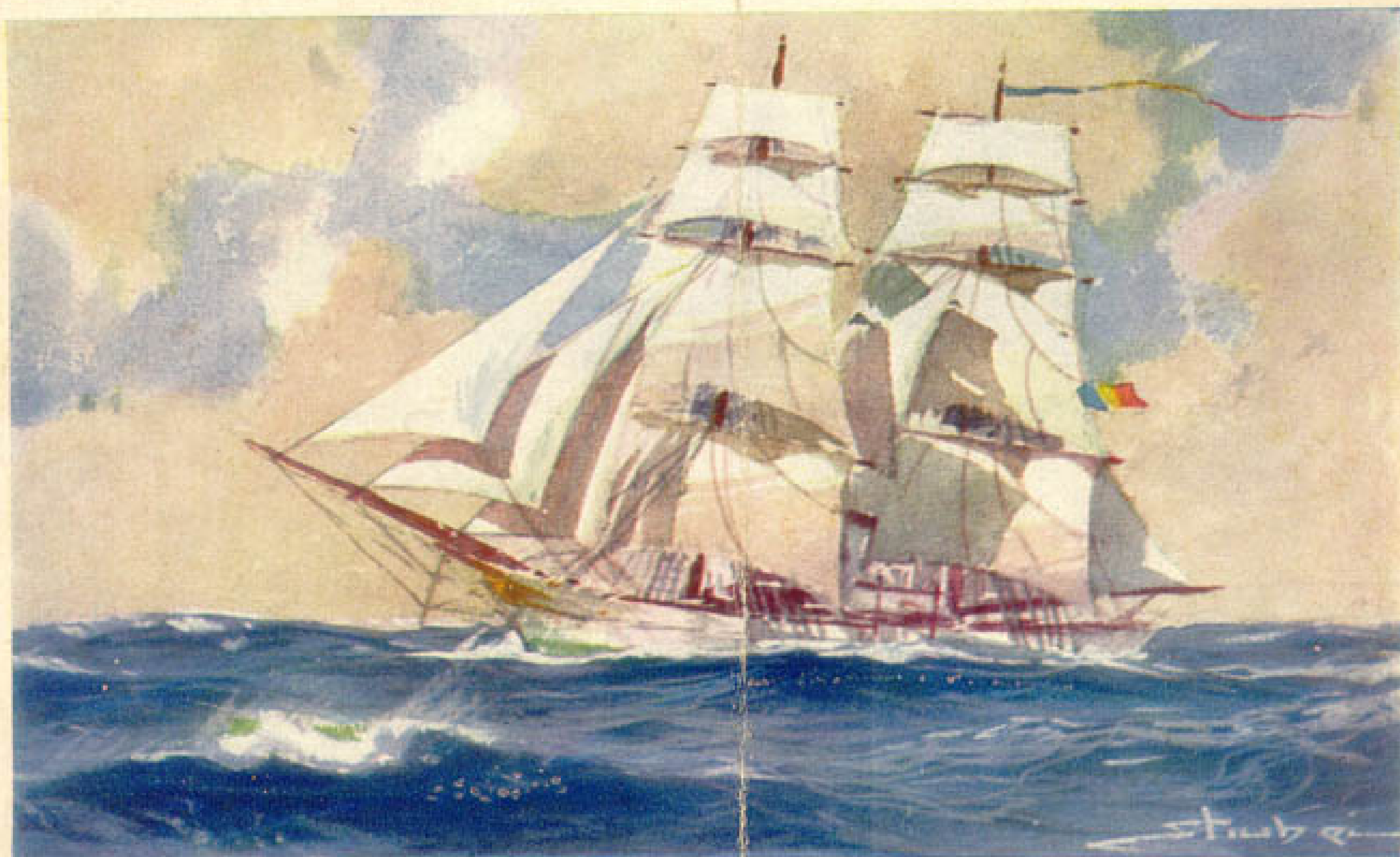
ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 9-10 **Iulie-August**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

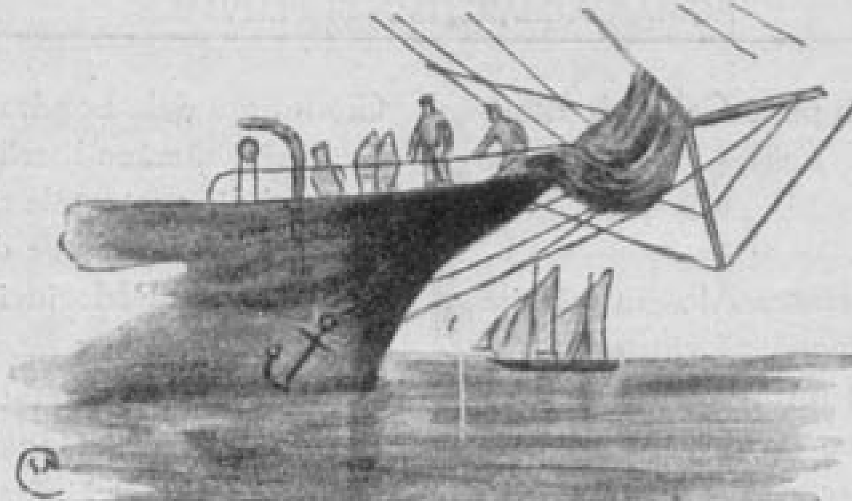
Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru instituții, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUERȘTI



BRIKUL „MIRCEA"

NAVA-ŞCOALĂ

„Mircea" a împlinit 50 de ani.

Pentru Marina noastră, lipsită de o veche tradiţie, jumătate de secol pentru o navă în serviciu de şcoală navală, este o vrîstă destul de respectabilă.

Dintre toate navele noastre, de sigur Mircea a avut cel mai însemnat rol în epoca de renaştere a Marinei Româneşti. El a fost leagănul în care au crescut aproape 50 de promoţii, formând primele cadre de marinari români.

Ca să ne dăm seamă de rostul creaţiei acestei nave-şcoală, trebue să ne întoarcem cu mintea mult în urmă ca să cercetăm care a fost rolul neamului nostru, în cursul veacurilor, pe scena navală a orientului european ?

ROMANII LA MARE.

Inceputurile Marinei Româneşti trebuesc căutate cu mult în urmă, în negura vremurilor ,pe când navigaţia se confunda cu pirateria.

Populaţia băştinaşă, cu rădăcini adânci înfipte în malurile Dunărei şi ale Mărei Negre, a umblat de sigur pe apă. Şi amestecată cu diversele seminţii venite dela Nord, ca Pecineghii, Cumanii, prădau cu vasele lor uşoare litoralul, în sus până la gurile Niprului şi în jos până la gura Bosforului, ajungând până sub zidurile Bizanţului. Aceşti primitivi marinari tăiară calea lui Svetoslav dela Kiev spre Ţarigrad.

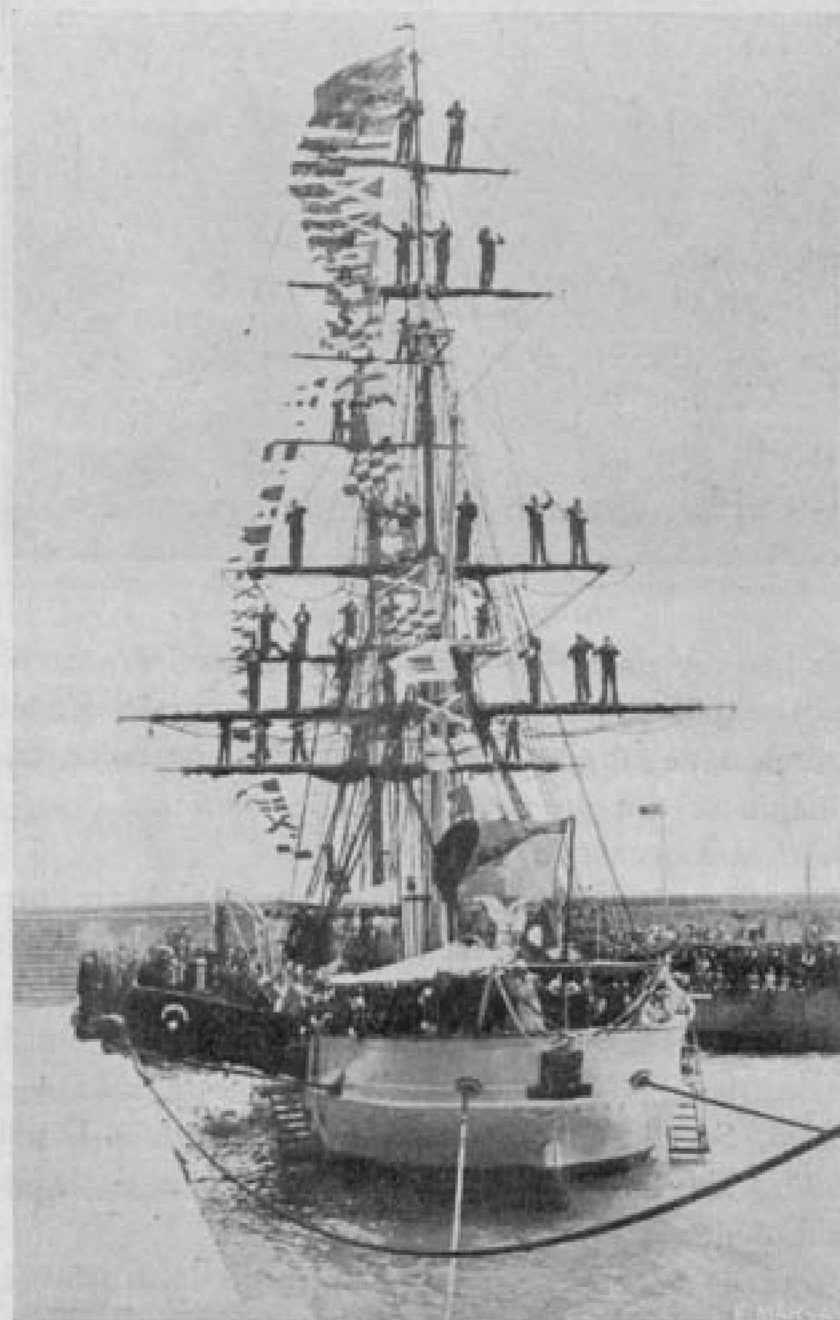
Inceputurile Marinei noastre trebuesc căutate înainte de descălicare, ,în strânsele legături comerciale pe care le aveam cu Veneţienii, Genovezii şi Pizanii, stăpânitorii căilor mondiale, în evul mediu, între Orient şi Occident.

Dacă s'ar răscoli şi azi mai adânc în arhivele vechilor cetăţi italiene s'ar descoperi hrisoave, care ar lumina epoca întunecată a începuturilor marinei noastre.

In baladele şi cântecele literaturei populare sunt amintite isprăvile străbunilor noştri marinari piraţi. Tot despre ei vorbesc cronicile călugărului Nestor şi a lui Constantin Porfirogenitul, precum şi vechea Diplomă Bărlădeană.

In scrieri străine găsim date asupra navelor româneşti, de pe vremea lui Mircea şi Vlad eŢepş : vasele noastre uşoare pilotau şi serveau expediţiile cruciate cari urmau calea fluvială. Sunt cunoscute : faimosul *Statuto-Nautico* a Dogelui Veneţiei, Antonio Tiepola şi Tratatul de comerţ între Anglia şi Moldova sub Petre Şchiopul.

Că navele moldoveneşti ieşeau prin strâmtori în Mediterană, o dovedesc rămăşiţele farului ridicat de Ştefan



Mircea cu marele pavoaz şi oamenii la posturile de salut.

cel Mare la mănăstirea Zograful, dela Sfântul Munte Atos.

Se cunosc cauzele cari au ruinat cetăţile italiene, strămutând centrul de gravitate a comerţului mondial din Mediterana în Atlantic :

a) Descoperirea drumului la Indii pe la Capul de Bună Speranţă;

b) Descoperirea Americei;

c) Aşezarea Turcilor în Europa.

Prin căderea cetăţilor Kilia şi Cetatea Albă în mâinile Turcilor, zice marele Bălcescu, se îngroapă viitorul naval al Moldovei. Blocul islamic aşezat între valea Gangelui şi valea Dunărei, transformă marea Neagră în *lac otoman*, iar Dunărea în râul *împărătesc* al Sublimei Porţi.

Patru secole ne-a îndepărtat vitregia timpurilor de căile apelor. Eram însă datori să îndestulăm cu produsele solului piaţa Stambulului, să dăm bir, lemn de construcţii navale, maiştri şi marinari. Târziu, când începe să apună semiluna, ni se dă dreptul şi nouă de a naviga cu *galioane* armate.

Nava de tip moldovenesc se numea *Pânzar*. Cea de tip muntenesc: *Caic* domnesc.



Mircea în furtuna din 1888.

Se institue un bir *al şeicelor*. Strălucitul *Hateşerif* al Porţei, căpătat prin stăruinţa marelui român Enăchiţă Văcărescu, ne îngădue a naviga cu *bolozane, caice, şeici... privilegiu ce din vremi bătrâne, de mulţi ani, l-au fost pierdut ţara aceasta...*

Rusia, urmând testamentul lui Petru cel Mare, atrasă de mirajul Ţarigradului, face un pas înainte punând mâna pe gurile Dunărei.

Anglia are nevoe să aducă grâu din valea Dunărei. Urmează războiul de Crimeia. Rusia este scoasă dela Dunăre. Se alcătueşte Comisia Europeană a Dunărei, stabilind libertatea navigaţiei pe acest fluviu declarat internaţional.

Porturile noastre se deschid: prin ele iesă grâu şi intră aur.

Renaşterea Marinei Româneşti începe. Pe apele Dunărei şi ale mărei flutură iarăşi steagurile capului de zimbru al Moldovei şi vulturul Munteniei. Forţele navale ale celor două principate, după unire, se organizează într'un singur corp: *Flotila Română*.

Austria tindea să aibă monopolul şi supremaţia navigaţiei pe Dunăre. România se opune: nu se prezintă în Conferinţa dela Londra, şi proectul de poliţie a navigaţiei pe fluviu, rămâne literă moartă.

Unul din pretextele ridicate de politica austriacă era că România nu are nave de poliţie şi nici personal pregătit.

Desvoltarea Marinei noastre era o necesitate politică şi naţională.

Marii bărbaţi de stat de pe acea vreme au înţeles: Ion Brătianu, Mihail Gogălniceanu, au comandat o serie de bastimente în străinătate, au trimis un număr de tineri marinari în şcoala navală franceză dela Brest şi în cea italiană dela Livorno.

NAVA-ŞCOALĂ BRIKUL „MIRCEA"

Pentru ucenicie în aspra meserie a mărei era şi la noi nevoe de o şcoală plutitoare. In anul 1882 s'a comandat la un şantier naval englez, o navă-şcoală, care a fost botezată cu numele de „Mircea", de către Ion Ghica, ministrul României la Londra .

Ion Ghica, beiu de Samos, iubea marea, trăise în lumea diplomatică, în cercul marinarilor de pe bastimentele staţionare la Constantinopoli; urmări cu toată inima construcţia lui *„Mircea"*.

In corespondenţa rămasă dela regretatul Amiral Urseanu, primul comandant al lui Mircea, s'a găsit o scrisoare dela Ion Ghica:

„Cumetre dragă, am urmărit cu harta şi cu gândul fal-
„nicul pavilion al lui „Mircea".

„Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui Mircea pe
„marea cea mai periculoasă, să fie de bun augur şi să
„deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor. Urez
„tinerilor Argonauţi de sub direcţia şi conducerea voastră,
„un viitor glorios".

Ion Ghica avusese o mână fericită. Şantierul englez realizase o rară construcţie navală, de o splendidă reuşită.

Mircea este o corabie cu pânze, tipul de navă numit *brik*, cu velatura complectă.

Deplasament 360 tone. O mică maşină pentru manevra în porturi. Viteză maximă e de 13 mile pe oră. Un echipaj de 100 marinari, majoritate copii din şcoala de marină şi ofiţeri tineri.

O mică navă de lemn cu pânze; dar ce rar se mai poate întâlni azi pe căile mărei, printre feluritele bastimente, între tipuri monstruoase de maşini flotante, o asemenea navă cochetă, un *voalier* cu forme rotunde şi elegante, având o velatură măreaţă, armonică şi perfect echilibrată!

In orice port ancora Mircea, în numeroasele sale călătorii, atrăgea atenţia şi admiraţia marinarilor de rasă prin originalitatea şi fineţa formelor sale.

La serbările columbiene dela Geneva, unde o barcă a lui Mircea a câştigat premiul întâi la cursele de întrecere dintre toate marinele militare din lume, un englez, cu-

noscător, ceru voe să desmneze formele acestui rar tip de navă.

La serbările navale dela Kiel, pentru deschiderea canalului dintre marea Nordului și marea Baltică, la care Mircea a luat parte făcând înconjurul Europei, toți cunoscătorii se opreau cu admirație în fața acestei nave-școală, care apărea cu pânzele albe, ca o lebădă grațioasă, în mijlocul greoaelor escadre de mastodonți cuirasați.

ȘCOALA INTRE CELE DOUĂ INFINITE.

Dacă în cursul existenței lui Mircea, aproape jumătate de secol, mulți marinari s'a stins, toți au îmbătrânit, numai Mircea a rămas acelaș, frumos, falnic, și, minune, întinerit parcă.

Inainte de războiu aflarăm cu regret că i-a sosit sfârșitu și bătrânului Mircea. Vasul a fost dezarmat, scos la reformă. Fără pânze, fără manevre, despoiat, corpul lui slujise ca simplu ponton în convoiul de provizii, la Kilia, pe timpul războiului.

După câțiva ani tot arsenalul marinei s'a minunat constatând că fundul lui Mircea era în perfectă stare. Lemnul se petrificase. Fundul lui Mircea se făcuse abanos. Intră în reparație. Ii se schimbă câteva coaste, puntea, o nouă arboradă și velatură. Mircea se reface. Intinerește. Ca pasărea Fenix renaște din cenușă.

Bătrânul întinerit pornește iar la drum pe căile mărei, pelegrin neobosit, ocrotind sub aripile lui de pânză, noui generații de marinari români.

Ani de-a rândul, în fiecare vară, Mircea făcea câte-o călătorie de studii și practică navală, cu școala copiilor de marină și cu ofițerii tineri.

Dar navigația cu pânze se deosebește de cea cu aburi pe care ne-am deprins s'o vedem la pacheboturile noastre rapide și elegante. Distanțe parcurse azi în câteva ore, noi, cu Mircea le făceam adesea în câteva zile, când vântul nu sufla în pânze, sau când sufla împotrivă și navigam în volte.

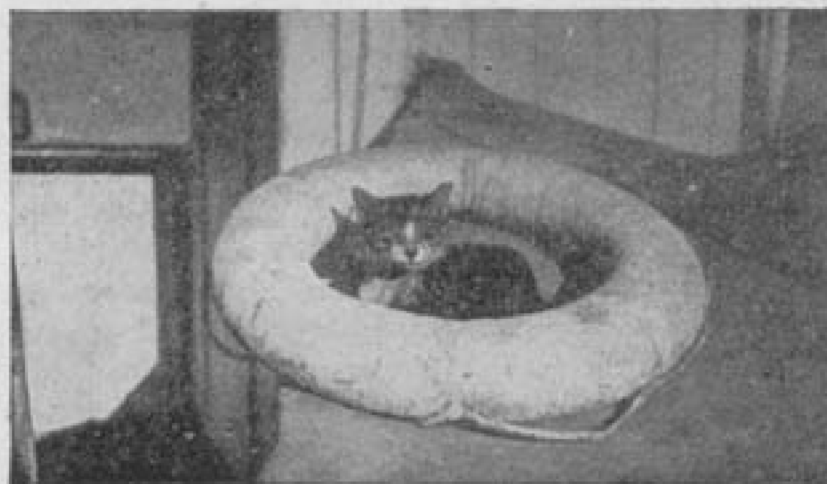
Timpul pentru noi nu compta. Navigam ca să navigăm. Făceam artă pentru artă. Cu toate greutățile, această navigație primitivă, cu pânze, te face să înțelegi adevărata poezie a mărei. Vasele de războiu în general prea puțin navigă. Mircea însă a navigat foarte mult. A scotocit în fiecare an cu deamănuntul întreg Orientul. A urmărit coastele, cu golfuri și capuri, a intrat printre insulele Arhipelagului, a atins toate porturile din marea Neagră și din Mediterana. A urmat în Atlantic tot țărmul Europei, mergând până în Scandinavia. Mircea n'a fost niciodată un bastiment de războiu, un vas de luptă, a fost și a rămas întotdeauna nava-școală. Dar nu o școală fixă, ancorată și priponită la țărm. Era o școală vie, în plin aer, în sânul mării, în mișcare, o școală vagabondă în cari ochii ageri și curioși ai tinereței vedeau în natură ceeace învățase în cărți.

Cutreerând mări și țări, văzând felurite locuri, oameni și lucruri, marinarul învață să cunoască lumea, și'n popasurile sale observă și compară țar a lui cu celelalte.

„E om umblat, că știe multe" — zice cu admirație, în graiul său poporul.

Puntea lui Mircea ne-a fost cea mai folositoare școală. Acolo, zile și nopți în gol, izolați de restul lumei, între cer și apă, am învățat să observăm, să citim în marea carte a naturei ce ni-o deschidea în fața ochilor și a minței orizontul mărei.

Era o viață sănătoasă, întăritoare. Ne umpleam plămânii cu ozonul aerului salin din larg; ne făceam mușchi de criță și ne oțeleam calitățile sufletești: curajul, voința tenacitatea, disciplina ,adevăratele virtuți bărbătești ale omului care dă piept cu primejdia, neîncetat în lupta cu natura .Căci marinarul, trăind între cele 2 infinite, ,întrunește în caracterul său trei suflete: soldat, călugăr și poet .Inima lui este veșnic arsă de doruri nepotolite. Pe mare îi e dor de casă, de familie, de iubita-i părăsită; pe uscat îl chinuește dorul de ducă, îl atrage marea înșelătoare și etern misterioasă.



In colacul de salvare.

In larg pierzi noțiunea timpului. Ziua și noaptea sunt împărțite în *quarturi*, câte 4 ore de serviciu. Intr'o zi te lupți încordat cu furtuna, văzând moartea cu ochii ,a două zi uiți totul. Pe oglinda mărei calme, sub bolta cerului albastru râzi, cânți, glumești în plină voioșie...

Câtă viață ,câtă lume, figuri, caractere și tipuri felurite, s'au perindat, în cursul anilor, pe nava aceasta istorică, și poate legendară odată într'un viitor îndepărtat.

Bătrâna navă-școală, care a dat țărei pregătiți atâția conducători în epoca renașterii marinei noastre, are încă un mare merit care-i dă dreptul la respectul și recunoștința posterității.

Nava aceasta, o parcelă deslipită din trupul țărei, a fost ani de-a rândul cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate. Mircea a purtat pentru întâia oară falnic, la vârful catargului, flamura românească fluturând pe căile mărei, prin toate porturile Europei. El a făcut întâi cunoscut lumei, pe apă, țara și marina ei. A fost un simbol. O afirmare a suveranității noastre pe apă — *Mircea era România.*

JEAN BART

MAREA NOASTRĂ*)

de Dr. ANTIPA

Ideea de a mă ocupa de studiul Mării Negre şi de fauna ei a încolţit în mintea mea încă de pe timpul când eram student în laboratorul de zoologie al neuitatului meu profesor Ernest Haeckel la Universitatea din Iena. In acest laborator — deşi situat într'un oraş din mijlocul continentului — se găsea unul din cele mai mari centre internaţionale pentru organizarea cercetărilor Biologiei marine. Haeckel era unul din întemeetorii Bio-Oceanografiei ştiinţifice. După ce explorase faunele din toate mările europene, el a făcut o serie de îndelungate călătorii de studii în insulele Canare, la Ceilan, Molusce etc., iar bogatele colecţii ce le recoltase formau obiectul studiilor noastre în laboratorul său. El a fost unul din principalii colaboratori la prelucrarea materialului biologic adus de expediţia engleză „Challenger". Cele patru Monografii asupra Radiolariilor, Meduselor, Siphonophorilor etc., apărute în publicaţiile acestei expediţii sunt adevărate lucrări monumentale.

In jurul lui Haeckel era însă şi o întreagă pleiadă de învăţaţi şi exploratori ai mărilor lumii.

Toţi aceştia şi mulţi alţi mari învăţaţi din toate ţările — între care somităţi ca fizicianul Abbé, botanistul Stahl, fiziologii Biedermann, Preyer, Verworn, anatomii Fürbringer, Bardeleben, Braus, Klatsch, Maurer, geografii Fr. Regel, etc., etc. — alcătuiau mediul ştiinţific pentru biologia marină din Iena, mediu în care am avut şi eu fericirea să trăesc în cel mai intim contact timp de şapte ani şi să mă pregătesc pentru activitatea ce aveam a o desfăşura în viaţă. Nu este dar de mirare că acest mediu ştiinţific special a putut exercita şi asupra alcătuirii programului studiilor mele în viitor o influenţă decisivă, hotărându-mă să mă pregătesc pentru studiul biologiei acelei Mări care udă coastele patriei mele.

Tocmai din această cauză toate vacanţele mele universitare mi le-am petrecut lucrând în principalele laboratorii ale staţiunilor biologice de pe coastele Mărilor europene. In iarna 1888-1889 am lucrat şase luni în staţiunea zoologică rusă dela Ville Franche s/M unde am intrat iarăşi într'un extrem de interesant centru de biologie marină. Era marele zoolog Charles Vogt de la Geneva cu elevii săi Jaquet, Weber, Bujor şi Wanda Sztawinska, englezul Bolles Ley, americanul Henry B. Du Plessis, etc. şi profesorul rus Korotneff care m'a pus de atunci încă în curent cu multe probleme faunistice ale Mării Negre. Aci am avut ocazia să cunosc mai de aproape şi cercetările regretatului Prinţ Albert de Monaco, care, cu vasele sale „Princesse Alice" şi „Hirondelle", explorase toate mările şi făcuse vestitele sale cercetări. El se ocupa de atunci cu gândul construirii Muzeului său oceanografic şi aquariului dela Monaco, care astăzi sunt fala Rivierei. Charles Vogt era chemat foarte des la el pentru a fi consultat în această privinţă.

Fiindcă amintesc de Principele Albert de Monaco se cuvine să mai relevez, pentru memoria lui, că acest regent al unui neînsemnat principat, despre care lumea credea că speculează pasiunea oamenilor pentru jocul de noroc, era de fapt un mare om de ştiinţă şi idealist. Văzând mizeria în care trăiau locuitorii din principatul său, el a avut ideia creerii la Monte Carlo a unui Cazino cu jocuri de noroc, care să atragă străini şi să dea posibilităţi de trai supuşilor săi. Concesionarii acestei bănci erau obligaţi să dea sume mari Statului Monaco, din care se plătea şi lista civilă a Şefului Statului. Principele Albert nu a întrebuinţat însă niciodată aceste sume pentru nevoile sale personale, ci a creiat cu ele un fond special din care a organizat numeroasele sale expediţii oceanografice, a construit vapoarele, Muzeul şi aquariul dela Monaco şi a înfiinţat apoi şi cunoscutul „Institut Océanographique" din Paris, pe care l-a înzestrat cu fondurile necesare pentru întreţinerea sa perpetuă.

Tot la Ville Franche am cunoscut de aproape — locuiam doar şi mâncam cu toţii împreună — pe un alt om celebru. Era profesorul Würzburg, care a scris cel mai bun studiu asupra oecoleogiei animalelor „Die Naturalischen Existenzbedingungen der Tiere", şi care petrecuse şapte ani pentru studii de biologie marină în insulele Filipine. Intorcându-se spre Europa, vaporul pe care călătorea a făcut naufragiu şi el a fost salvat în insulele Caroline. Aci a fost însă prins de indigeni şi condamnat la moarte. Numai o întâmplare fericită — ajutorul ce l-a dat la construirea unor baricade într'o luptă dintre două triburi — a făcut ca indigenii să-l considere ca un om mare şi nu numai să-l ierte, dar chiar să-l facă regele lor. A stat astfel aci un an ca rege, şi trecând un vapor pe acolo a putut să fugă spre a se reîntoarce în Europa.

Cele şase luni petrecute în laboratorul dela Vile Franche s/M şi astfel în compania zilnică a unor personalităţi atât de marcante, au fost decisive pentru felul cercetărilor ştiinţifice cărora mi-am consacrat viaţa.

Dacă dorinţa de a mă ocupa de fauna Mării Negre a încolţit în sufletul meu încă dela începutul studiilor academice, adevăratele probleme biologice şi oceanografice ale acestei Mări nu le-am cunoscut mai de aproape decât în 1891—1892 la Staţiunea Zoologică din



Muzeul Oceanografic din Monaco.

Neapole. In acest mare centru ştiinţific internaţional de importanţă unică, am avut ocazia de a trăi timp de un an în cel mai intim contact cu corifeiii acestei ştiinţe din toate ţările lumii, de a învăţa dela ei probleme şi metode şi de a le experimenta apoi prin cercetări proprii cu mijloacele moderne de investigaţie ce mi se puneau la dispoziţie. In bogata bibliotecă a acestei Staţiuni am găsit întreaga bibliografie a chestiunii Mării Negre, aşa că am fost în stare să-mi pun la punct starea cunoştinţelor la care s'a ajuns şi să mă pun în curent cu cercetările ce erau în curs. Mai mulţi învăţaţi ruşi cari au luat parte activă la aceste cercetări se găseau atunci în staţiune şi m'au pus în curent cu ţelurile urmărite şi metodele întrebuinţate.

---

*) D. Bucuţa, distinsul colaborator al revistei noastre, mai norocos de cât noi, a isbutit să-i smulgă d-lui Doctor Antipa un foarte important articol care a apărut în excelenta revistă *„Boabe de Grâu"*.

Pentru că autorul îşi începe articolul său ştiinţific despre Marea Neagră cu amintiri din şcolile din Germania precum şi din vremea petrecută pe bordul Crucişetorului Elisabeta, ne-am grăbit să reproducem părţi din acest articol fără să fi avut vreme să cerem voe nici autorului, nici revistei.

Intr'un număr viitor vom reproduce părţi din expunerea ştiinţifică făcută asupra Mărei Negre.

Un adevărat părinte sfătuitor, care până la sfârşitul vieţii nu a încetat de a mă îndruma în cercetările mele, am găsit aci în neuitatul Anton Dohrn, Directorul şi proprietarul Staţiunii. Ceeace a fost pentru mine Haeckel în viaţa de student, până am putut să-mi câştig oarecare independenţă de cugetare şi de acţiune ştiinţifică, a fost acest mare învăţat şi organizator în epoca în care îmi pregăteam proectele de viitor şi calea pe care să le realizez. Sfaturile sale în precizarea problemelor şi urmărirea lor, le-am urmat toată viaţa, iar îndrumările practice ale ajutorului său Salvatore Lobianco, în metodele de explorarea Mării, m'au călăuzit în toate studiile mele. Contactul intim cu Marea şi cu pescarii napolitani şi îndelungatele călătorii ce le făceam cu ei la pescăriile lor de chefali, ton, etc., m'au deprins să apreciez şi mai mult frumuseţile acestei vieţii de cercetător al naturii.

In una din zile, în vara anului 1892, când lucram în laborator, aud o serie de salve de tun în port, iar Lobianco intră în odaia mea şi îmi spune că acestea sunt saluturile unui vapor de răsboiu românesc care a sosit în port. Fără să mai aştept un minut, am lăsat microscopul şi preparatele pe masă şi am plecat imediat în port, unde am văzut drapelul nostru fâlfâind pe crucişătorul român Elisabeta. Acesta mergea să reprezinte ţara la serbările lui Cristofor Columb dela Genua şi se oprise pe câteva zile în Neapole. Am sărit dar în prima barcă pe care am găsit-o şi am pornit spre vapor. Ce bucurie când, eu, care nu fusesem în ţară de mulţi ani, m'am trezit deodată, ca în povestea lui Mohamed, cu muntele — pe o bucată din teritoriul ţării venit el la mine, şi înconjurat de vreo sută de compatrioţi marinari români. Comandantul, Colonelul Ilie Irimescu, şi secundul său, Maiorul I. Coandă, bucuros surprinşi şi ei de a vedea un român, m'au îmbrăţişat cu mare simpatie.

Le-am explicat ce fac eu la Neapole şi i-am invitat să vină să vadă Staţiunea şi aquariul ei, pe atunci cel mai frumos din lume. Timp de trei zile am condus şi explicat întregului echipaj împărţit în grupe, cât şi corpului de ofiţeri, aquariul din Neapole, făcându-i să se intereseze de vietăţile care trăesc în apa pe care navigă. Colegii mei dela Staţiune admirau şi ei vioiciunea şi inteligenţa soldaţilor noştri şi se bucurau văzându-i cât de repede se împrieteniseră cu napolitanii, cu cari se înţelegeau foarte uşor, spunând că: „limba lor e o limbă românească stricată".

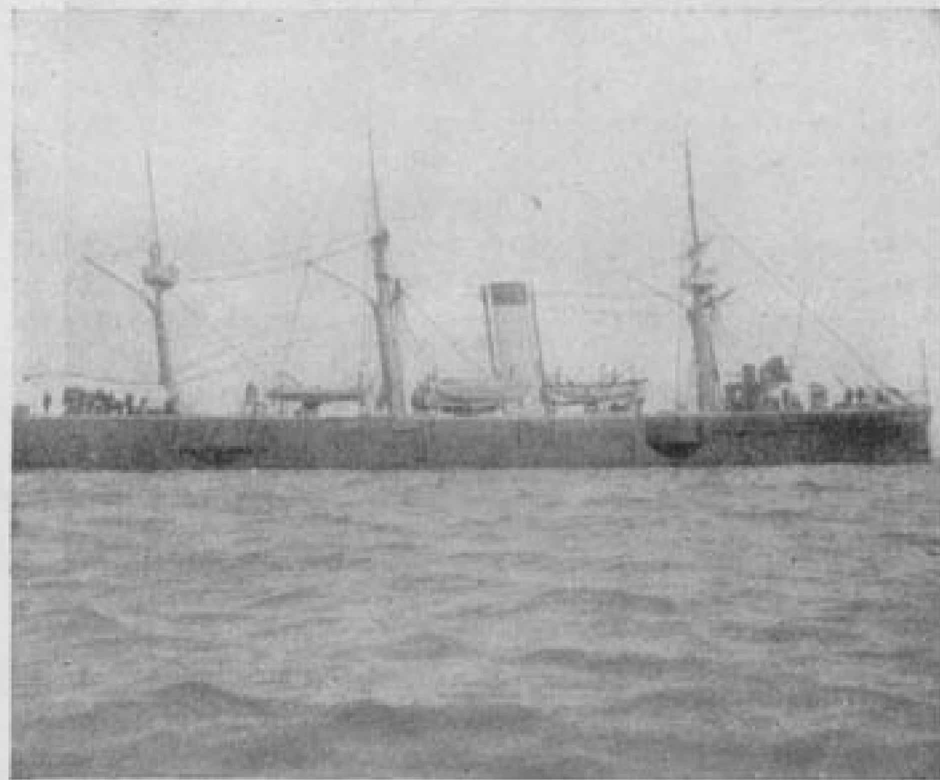
Dacă în marinari am găsit calităţile atât de simpatice ale rasei noastre: veselie, blândeţe şi inteligenţă, apoi în ofiţerii dela bord am găsit un corp de elită, care putea face onoare marinei oricărei altei ţări vechi în cultură. Mulţi din ei erau foşti elevi ai Şcoalei Navale franceze dela Brest sau ai Şcoalei Navale italiene dela Livorno, dar toţi fără excepţie erau oameni veseli şi expansivi la petrecere, şi capabili şi serioşi la treabă. Pe vas domnea cea mai mare ordine şi curăţenie şi între toţi o frumoasă camaraderie, cu intimitatea specifică românească.

Explicaţiile mele asupra oceanografiei şi cercetările ce le fac, i-au interesat pe toţi ofiţerii noştri, mai mult decât credeam, pe unii chiar i-au entusiasmat, spunând: „aşa studii strebue să se facă şi la noi în Marea Neagră". Cu ocazia vizitei lor la Staţiune, Lobianco dăruise fiecăruia din ei câte un borcănaş cu diferite animale marine conservate în alcool; şi mi-a fost o adevărată fericire văzându-i la bord cum le conservau în cabina lor ca pe nişte adevărate relicvii. Mi-am zis de atunci: „ce minunate elemente şi ce mult s'ar putea face cu entusiasmul şi dorul lor de muncă!". Aceasta mi-a dat curajul să-i pun la curent cu proectele studiilor mele asupra Mării eNgre şi să-i întreb ce ajutor cred ei că aş fi putut avea în această privinţă din partea Marinei. Fără multă gândire, Comandantul Irimescu m'a sfătuit imediat să fac o cere oficială Ministerului de Răsboiu ca pentru o campanie de călătorie din anul viitor a crucişătorului Elisabeta, să fiu îmbarcat în cercul ofiţerilor pentru a face studii asupra Mării Negre.

Acest sfat mi-a rămas în ureche şi din acel moment nu am mai avut altă grijă decât de a mă prepara pentru o călătorie de studii îndelungate pe Marea Neagră în anul viitor. Cu ajutorul lui Lobianco mi-am putut comanda la furnizorii săi uneite de pescuit identice cu cele întrebuinţate la Staţiune: Draga de fund Johannes Müller, plase pentru pescuitul animalelor pelagice, plase pentru Plancton, etc., apoi am comandat în Germania areometre de precizie pentru determinat salinitatea, termometre de precizie, etc., şi trusele de instrumente cu materiale necesare lucrului în laborator. O colecţie bogată de animale conservate din Mediterana am luat-o cu mine pentru a-mi servi ca material de comparaţie.

In toamna anului 1892 am părăsit Staţiunea din Neapoli spre a mă reîntoarce în ţară. De îndată ce am sosit m'am dus la bunul şi neuitatul meu protector, Dimitrie Sturdza, şi la miniştrii P. P. Carp şi Take Ionescu spre a-i pune în curent cu planurile mele şi a le cere sprijinul. Toţi trei m'au întâmpinat cu multă bunăvoinţă.

Mai cu seamă însă am cerut o audienţă Regelui spre a-i prezenta un memoriu „asupra nevoei introducerii unei pisciculturi raţionale în apele României". Bunul şi marele nostru Rege, care era dinainte informat despre mine, atât dela profesorii mei din Iena şi dela Anton Dohrn din Neapole — pe care îl cunoştea de aproape — precum şi dela Dimitrie Sturdza, m'a invitat la dejun la Castelul Peleş şi m'a ascultat cu o bunătate şi îngăduinţă la care nici astăzi nu mă pot gândi fără să-mi vină lacrimile în ochi.



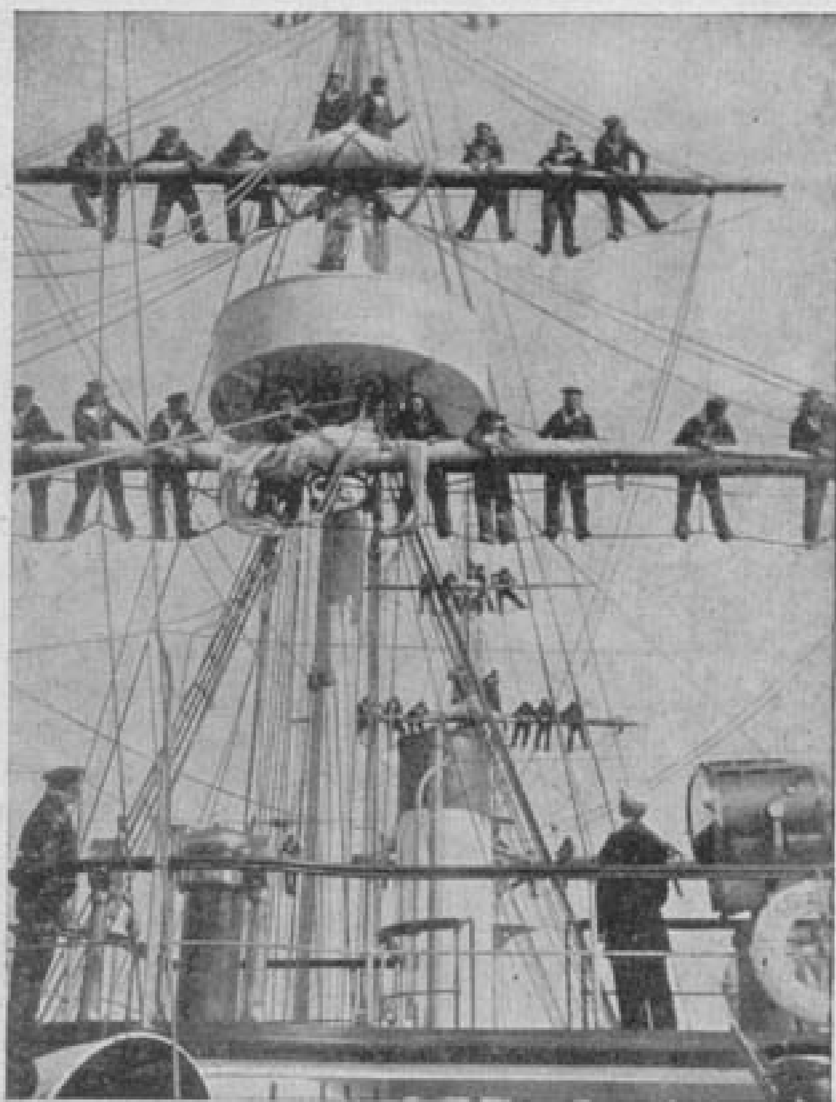
Crucişetorul «Elisabeta».

Sfaturile părinteşti, pe care mi le-a dat atunci acest mare Rege înzestrat cu o infinită bunătate de suflet, m'au călăuzit în toată viaţa mea şi nu le voiu uita şi pentru restul ce mi-a mai rămas. In capul său chestiunea economică a pescăriilor ca ramură principală de avuţie a ţării era perfect studiată şi formulată şi nu aştepta decât omul cu pregătirea necesară ca să o poată organiza.

Când i-am vorbit despre planurile mele privitoare la Marea Neagră, mi-a răspuns că „viitorul este la Mare şi acolo trebue să ne afirmăm prin studii serioase". Asupra cererii mele de a fi îmbarcat pe vasul Elisabeta pentru studiul Mării Negre, a spus imediat lui Take Ionescu — care era şi el invitat la dejun — să facă intervenţia necesară la Ministerul de Răsboiu.

De îndată ce a venit primăvara anului 1893 am plecat la Galaţi spre a mă îmbarca pe crucişătorul Elisabeta, care pornea în călătoria sa de nouă luni în toate apele Mării Negre. Comandantul vasului era Comandorul Ilie Irimescu — un adevărat „lup de Mare — om de ordine şi disciplină şi neîntrecut prin iscusinţa sa ca navigator, mai cu seamă pentru navigaţia cu pânze. Comandant secund era locotenentul Comandor Paul Popovăţ, om de ştiinţă desăvârşit, care

putea fi profesor de matematici la orice universitate şi despre care în urmă cunoscutul Amiral german Barandon mi-a spus că: „acest ofiţer ar putea ocupa locul de cinste şi în cea mai mare marină din lume". Din corpul de ofiţeri ai vasului făceau parte numai elemente de elită, cu o pregătire profesională superioară şi cu preocupări culturale cu mult mai înainte decât gradul pe care îl purtau. Eu am fost instalat în careul Comandantului în cabina medicului. In această societate am trăit, ducând viaţa de bord, ca bun camarad, timp de nouă luni, a căror amintire mi-a rămas neştearsă.



Strângerea velelor.

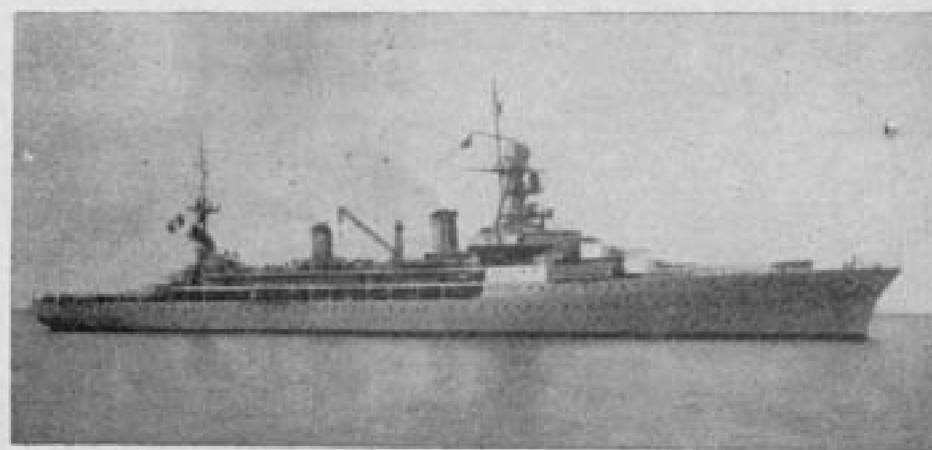
Odată instalat, am căutat să mă organizez pentru cercetările mele şi Comandantul vasului mi-a pus din belşug toate mijloacele bordului la dispoziţie: parâmele pentru sondagiile şi dragajele în adâncime, pentru scoaterea apei cu butelia specială dela diferite adâncimi sau pentru pescuitul pelagic, cât şi pentru măsurarea curenţilor, etc. De bărcile bordului puteam deasemenea dispune oricând, iar ca marinari mi s'au ales câţiva cari erau pescari de meserie pentru a fi la dispoziţia mea. Chiar fiind în cursele mari, — căci aveam câte 14 zile de Mare în care nu ne eră permis să intrăm într'un port — Comandantul micşora viteza sau chiar oprea vaporul oriunde pentru a face cercetările mele, ca: măsurători de temperatură, densitate şi salinitate, măsurători de curenţi, analiza apei din adâncime, dragarea fundului până la aproximativ 100 metri adâncime, pescuit pelagic, etc.

Prima parte a campaniei era hotărâtă pentru partea vestică a Mării Negre, având de bază coasta română, însă putându-se îndepărta în Mare până la orice distanţă. Din nefericire, neavând nici un ajutor dela Stat, aparatele mele de cercetări, pe care cu greu mi le-am putut procura din propriile mijloace, nu erau aparatele de preciezie, cerute de ştiinţa oceanografică modernă. Cercetările mele nu puteau avea, dar, de scop în această privinţă punerea la punct a marilor chestiuni oceanografice ale acestei Mări, ci mai mult numai o orientare asupra lor, întrucât ele pot avea o importanţă directă asupra chestiunilor biologice, faunistice şi biogeografice. Un studiu complect al fundului acestei Mări — măcar până la limita platoului continental — şi cartografierea sa, o măsurătoare sistematică a salinităţii şi temperaturii apei dela diferitele adâncimi, o determinare a curenţilor şi vitezei lor, analize fizice şi himice asupra naturii şi cantităţii gazelor la diferite adâncimi, dragarea la adâncimi mai mari de 100 m. şi altele asemănătoare, studii de precizie, nu le puteam executa cu utilajul meu. In schimb însă zilnic şi pe tot parcursul am măsurat temperatura şi densitatea apei dela suprafaţă calculând salinitatea ei, am observat şi constatat curentele superficiale, am făcut sondagii de adâncimi, am dragat fundul cu draga Johannes Müller pe distanţe considerabile, şi am făcut pescuiri de animale pelagice şi plancton. Pentru a-mi da seama în zona litorală de întinderea diferitelor feluri de funduri — fund nisipos, nisip cu scoici, nămol, pietriş, etc, — sau de întinderea diferitelor feluri de vegetaţie ierburi marine ca Zostera marină şi Posidonia, sau diferitele specii de alge verzi, roşii, brune sau calcaroase — pe lângă dragajele ce le făceam, oridecâteori se oprea vaporul şi era Marea liniştită, mă urcam în gabia din vârful catargului mare dela provă şi mă orientam asupra fundului. Cu modul acesta am putut explora suficient toată regiunea litorală între Odesa şi Varna.

Partea a doua a călătoriei avea de scop vizitarea principalelor porturi ale Mării Negre — în care ne opream câte 3-10 zile — cu obligaţia de a naviga după fiecare port câte un număr mare de zile în largul Mării. Am putut explora în acest mod — făcând zilnic dragaje, pescuiri şi măsurători de salinitatea şi temperatură — mai toată Marea şi mai cu seamă în zona litorală dimprejurul ei.

Am stat un timp mai îndelungat în porturile: Balcic, Constantinopol, Iamboli, Sinope, Trebizonda, Yalta, Sevastopol şi Odessa. In fiecare din aceste localităţi am avut timp suficient de a merge cu barca sau cu şalupa la distanţe mai mari pentru a face dragaje şi pescuiri şi am putut examina recoltele pescarilor spre a-mi da seama de aspectul faunelor locale. Dela Constantinopole am mers şi la insula Kefken situată în apropiere de coastele Anatoliei, unde trăia — ca la Caliacra — o colonie din acele interesante foce — Monachus Albiventer — care au mai rămas aci ca relicvii ale unei vechi faune.

In Sevastopol am petrecut zece zile putând lucra acolo în laboratorul Staţiunii Zoologice a Academiei de Ştiinţe şi a face exursii ştiinţifice pe Mare cu colegii ruşi cari lucrau acolo. Directorul Staţiunii era atunci prietenul meu, profesorul Ostroumof, care luase parte cu doi ani înainte ca zoolog al expediţiei lui Spindler şi Wranghel şi m'a pus astfel în curent cu cercetările lor, ale căror rezultate de importanţă fundamentală nu au fost publicate decât mult mai târziu. Din examinarea materialului recoltat de ei în campaniile din 1890 şi 1891 — expediţia fiind înzestrată cu aparatele cele mai perfecţionate şi având la bord un întreg Stat Major de învăţaţi din toate specialităţile, între cari cunoscutul geolog Androssov şi himistul Arsene Lebedintzev — am putut vedea enormele progrese ce le aducea în cunoaşterea Mării Negre şi problemele cu totul noui care se punea acuma pentru nouii cercetători.



Vasul şcoală francez «Jeanne d'Arc».

In Odessa am stat deasemenea zece zile şi am avut timp suficient să lucrez în laboratorul cunoscutului zoolog Salenski — pe care îl cunoaştem îndeaproape dela Staţiunea Zoologică din Neapole — cel căruia i se datoreşte un studiu clasic asupra Embriologiei lui Acipenser ruthenus. Aci am găsit numeroşi colegi cari se ocupau cu studiul faunei Mării Negre. Cea mai interesantă cunoştinţă a fost însă himistul Arsene Lebedintzev care a fost himistul expediţiei lui Spindler şi Wrangel şi m'a pus la curent cu rezultatele privitoare la distribuţia hidrogenului sulfurat în apele adânci ale Mării Negre şi la distribuţia temperaturii în diferitele ei pături pe care a constatat-o această expediţie.

Pe coastele ruseşti au mai fost deosebit de importante şi două dragaje ce le-am făcut, şi anume: 1) In ziua de 14 August la *Baia del Calamita lat.* 40° 55' şi long. 30°42', la o adâncime de 95 m., la 17 mile depărtare de Capul Eupatoria, şi 2) la 15 August, în golful Perecop lat. 45°40' şi long. 29°35' la o adâncime de 36 m.

Aci draga mi-a scos o cantitate mare de scoici învelită cu o pătură groasă de oxid de fier. Pe o distanţă de mai mulţi kilometri am găsit aceeaş natură a fundului. Pentru un studiu mai amănunţit am trimis aceste scoici cunoscutului oceanograf Johannes Walter care a arătat că au importanţă cu totul specială.

Toamna târziu, crucişătorul Elisabeta s'a reîntors din nou la Constanţa şi a trebuit să părăsesc şi eu bordul, despărţindu-mă cu multă părere de rău de Marea, care a format timp de nouă luni încheiate obiectul cercetărilor mele, şi de acei admirabili tovarăşi de călătorie —ofiţeri şi marinari — cărora le-am purtat cea mai bună amintire şi cea mai sinceră recunoştinţă.

O serie de alte călătorii în anii următori pe bricul Mircea, pe canoniera Griviţa, etc., am făcut cu aceeaş plăcere şi au fost tot atât de folositoare pentru complectarea cercetărilor mele.

Ca o adeverire din partea străinilor obiectivi a impresiilor şi sentimentelor faţă de marina şi marinarii noştri, cu care am părăsit eu bordul vaselor române, să-mi fie permis să povestesc şi următoarea întâmplare recentă.

In vara 1931 a avut loc la Paris Congresul Internaţional de Aquicultură şi Pescărie. Ospitalitatea tradiţională a Guvernului francez a făcut să invite pe toţi delegaţii străini ca să vizităm porturile de pescărie franceze dela coastele Canalului şi Oceanului. Am vizitat şi Brestul, unde Marina Franceză şi Şcoala Navală ne-au făcut o primire extraordinar de prietenoasă pe Vasul-Şcoală Jeanne d'Arc" (cel mai modern vas de acest fel). Delegaţii celor 27 State cari participau la congres mi-au făcut onoarea de a mă însărcina să ţin eu cuvântarea pentru a saluta în numele tuturor marina franceză. Cu această ocazie am adaos şi câteva cuvinte exprimând recunoştinţa României pentru Şcoala Navală dela Brest. Le-am spus că eu însumi, fiind îmbarcat timp de nouă luni pe un vas de răsboiu român, am avut ocazia să trăesc în cea mai mare intimitate cu ofiţerii noştri ieşiţi dela Şcoala din Brest şi să admir în ei spiritul de camaraderie şi de disciplină cât şi seriozitatea pe care le-au adus din acea şcoală, şi cer de aceea voe să pot toasta şi ca român pentru gloria Marinei Franceze şi prosperitatea şcoalei dela Brest. Cuvintele mele şi adânca convingere cu care le-am rostit au provocat un mare entusiasm între ofiţerii francezi şi atunci amiralul şef Dubois a găsit de cuviinţă ca răspunsul său să-l adreseze României şi să se exprime în termenii cei mai elogioşi despre „admirabilii camarazi Români ce i-a avut în şcoala de Brest", citându-mi numele de Rujinschi [1]), care a fost colegul său de clasă şi căruia şi astăzi i s'a păstrat amintirea de a fi fost unul din cei mai buni elevi ai acelei renumite şcoale. Fie ca aceste cuvinte de laudă dela un camarad străin, când vor ajunge la urechea distinşilor noştri marinari, să le producă plăcerea ce am avut şi eu ascultându-le şi să-i însufleţească în greaua sarcină ce au a îndeplini spre binele patriei.

Evoluţia în construcţiile navale [2])

(Continuare)

de MARIUS GHEORGHIU

Ultimii douăzeci de ani au adus multe perfecţionări în mijloacele de propulsiune a vaselor, atât în construcţia maşinelor alternative şi a turbinelor, cât şi a motoarelor cu combustiune internă.

Generatorul de vapori, care serveşte la punerea în mişcare a maşinei alternative sau turbinei, e căldarea. La început, foarte simplă, se compunea numai dintr'o cutie de tablă. Abia către 1875 se construiră căldările tubulare cilindrice perfecţionate cari, din cauza uşurinţei de supraveghere şi solidităţei lor, se întrebuinţează încă şi astăzi în marina comercială. In aceste căldări masa de apă de vaporizat e traversată de numeroase tuburi, în interiorul cărora circulă gazele provenind din camera de combustiune. In ultimul timp s'au făcut mari progrese prin adoptarea combustibilului lichid (păcura), care are un număr mai mare de calorii decât cărbunele, face posibilă o reducere de personal şi permite menţinerea unei presiuni constante, ceiace aduce cu sine un rendement mai bun. Unele căldări întrebuinţate în marina comercială trebue să reziste la o presiune până la 20 atmosfere; marea majoritate numai până la 14 atmosfere. Supra-încălzirea vaporilor până la 400°, înainte de a trece în cilindrele maşinei sau în turbină, permite un rendement şi mai bun.

Primele maşini marine au fost alternative. Către 1850 vaporii erau produşi de generator la o presiune foarte redusă (1—1½ atm.) şi se puteau destinde numai o singură dată în doi cilindrii, de obicei orizontali, cum se instalau în primele vase cu elice. Perfecţionările aduse căldărilor au permis o ridicare a presiunei până la 5 atm. şi către 1854 se putu pune la punct maşina compound sau cu dublă destindere, în care vaporii se destindeau întâi într'un cilindru de înaltă presiune şi apoi într'un cilindru de joase presiune, de dimensiuni mai mari.

Către 1875 generalizarea întrebuinţărei căldărilor cilindrice şi a condensorului de suprafaţă făcu posibilă realizarea unei maşini cu triplă expansiune (1 cilindru înaltă; 1 cilindru mijlocie şi 1 cilindru joasă presiune). Maşina

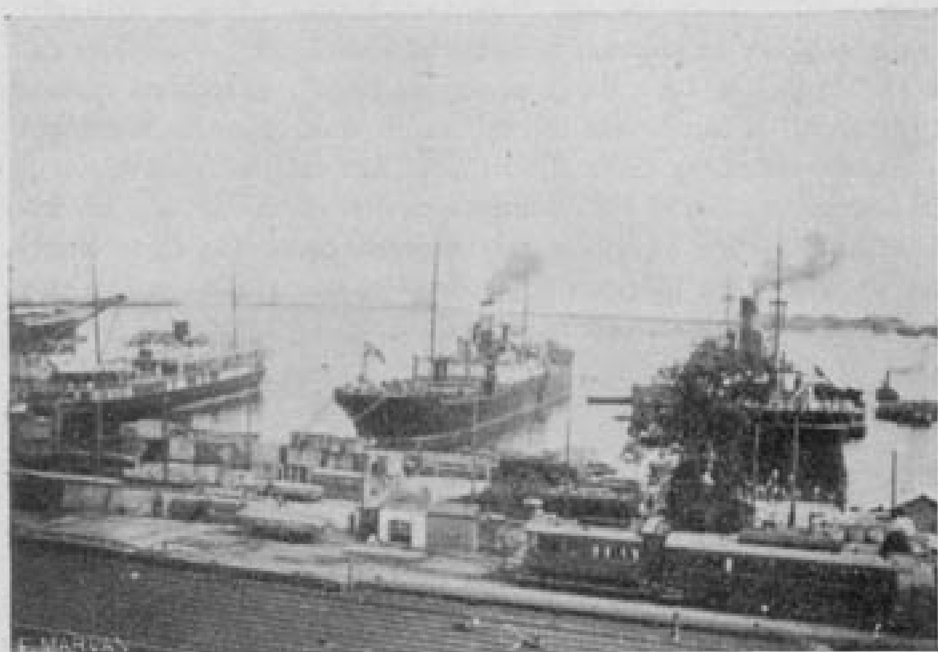
[1]) Fratele Generalului Rujinski, plecat din Şcoala Militară de la Iaşi, fost şef de clasă prin toate şcolele prin care a trecut. Imbarcat pe un bastiment francez, făcând turul lumei, s'a îmbolnăvit de holeră. A rămas îngropat în cimitirul din Smirna.

[2]) Rezumat din broşura „Problema Marinei Comerciale" de Al. Marius Gheorghiu, 1931, Tip. Slova, Brăila.

cu triplă expansiune fu instalată pe marile vase de călători ale timpului, către 1882—1885. Incetul cu încetul, condițiile de întrebuințare a vaporilor se îmbunătățiră și mașina cu quadruplă expansiune își făcu apariția. Viața ei nu fu însă de lungă durată, fiindcă economia de combustibil ce se făcea prin destinderea vaporilor într'un al patrulea cilindru, nu compensa costul mai ridicat al instalației, spațiul enorm ocupat de al patrulea cilindru și greutatea moartă pe care vasul trebuia s'o poarte în toate călătoriile lui, în dauna caricului.

Turbina cu vapori își făcu apariția în marină în 1897. Ea fu construită de inginerul englez Parsons, dar abia în 1905, după multe încercări, fură făcute primele mari instalații cu turbine pe cele două transatlantice ale liniei Cunard: „Lusitania" și „Mauretania".

Primele turbine erau directe, adică puneau direct în mișcare axul elicei; dat fiind numărul lor mare de rotații, rendementul turbinelor nu era bun decât la vasele cu vi-



Trei cargobote în portul Alger.

teză mare. Atunci constructorii avură ideia de a reduce numărul mare de rotații a turbinei prin angrenaje, care se așezau între rotorul turbinei și arborele elicei. Datorită acestui dispozitiv se poate avea astăzi turbine cu 3000—4000 tururi pe minut acționând elice cari se învârtesc cu 100—300 tururi. Puțin după aceasta, Föttinger în Germania, imagină transformatorul hidraulic care îi poartă numele și care chiar înainte de războî funcționa cu deplin succes ca reductor de rotații, pe multe vase cu instalații de turbine.

Cu toate perfecționările aduse mașinei alternative în decursul anilor, rendementul ei e slab, căldările pierzând prin radiație între 85—90% din energia termică a combustibilului.

In 1891, inginerul german Diesel, se gândi să suprime căldările și să facă arderea combustibilului — care în primele experiențe era cărbunele pulverizat — în chiar cilindrul mașinei, folosindu-se de aerul comprimat pentru a prinde amestecul carburant, după ciclul care îi poartă numele. Cărbunele pulverizat nedând rezultate satisfăcătoare, Diesel și-a reluat experiențele servindu-se de combustibilul lichid.

Desvoltarea motorului Diesel în ultimele două decade, a adus un mijloc de propulsiune a vaselor care înlătură tot mai mult generatorul de vapori. Avantajele ce le prezintă o instalație de motoare sunt numeroase: rendement termic mare (33% față de 10—12% la mașinele alternative), reducerea spațiului mort prin suprimarea căldărilor, restrângerea numărului de fochiști și cărbunari, reducerea în greutate a aparatului motor, a spațiului ocupat de combustibilul lichid, care se încarcă repede și comod prin pompe, în fine o mai bună higienă a personalului de mașină.

Primul vas cu motor „Vulkanus" a fost construit în 1910 în Amsterdam de șantierul Nederl. Schps. Maats. Vasul de un tonaj de numai 1179 tone e amenajat pentru transportul petrolului în vrac și are un motor cu 6 cilindrii, 4 timpi.

In 1912 șantierul Burmeister & Wain din Copenhaga, unul din pionierii în construcția motoarelor Diesel, aplică o instalație de motoare pe un vas mai mare „Selandia" de 4950 tone. Instalația se compune din 2 motoare de câte 8 cilindri, cu 4 timpi. Ultimul vas continuă încă să navige, cu aceiași instalație de motoare, servind drept pildă vie scepticilor cari nu cred în eficacitatea și siguranța motoarelor instalate pe vase.

Dela această dată numărul de vase cu motor Diesel se mărește în fiecare an și în 1931 Lloyds Register menționează un total de 9.431.433 tone, față de 752.606 în Iulie 1919.

La început motoarele se instalau numai pe vasele de un tonaj mic sau mijlociu, fiindcă puterea ce se putea obține atunci pe cilindru era prea redusă și pentru a acționa vase mari, ar fi fost nevoe de un număr prea mare de cilindri.

Abia în 1924, prin punerea la punct a motorului cu dublu efect, s'a putut realiza puteri de ordinul 2400—2800 cai pe cilindru, ceiace a făcut posibilă construcția de grupuri de motoare de 20.000—40.000 cai, suficiente pentru a acționa vasele de călători transatlantice de mare tonaj [1]). Cel mai mare vas cu motor construit până în prezent, e transatlanticul „Augustus" aparținând soc. Navigazione Generale Italiana din Genova. Vasul a fost pus în serviciu în Noembrie 1927 pe linia Genova-America de Sud. Are un tonaj de registru de 32.650 și e acționat de 4 elice puse în mișcare de 4 motoare M. A. N.-Savoia cu 2 timpi, dublu efect, de o putere totală de 28.000 cai la ax. Viteza la încercări a fost de 19 mile pe oră.

Printre țările cari posedă flota cea mai mare de vase cu motor, trebue să cităm în primul rând țările nordice: Danemarca, Suedia, Norvegia, apoi Germania și Italia. In patria inventatorului Diesel construcția a devenit atât de perfectă și sigură, încât Ministerul Marinei nu a șo-

văit să adopte propulsiunea prin motoare a cuirasatului „Deutschland" de 10.000 tone deplasament. Ansamblul motorului se compune din 4 grupe a 6 cilindri M. A. N. cu dublu efect, cu o putere totală de 50.000 cai cari vor da vasului o viteză de 26 mile pe oră.

Ceiace împiedică încă o construcţie a vaselor cu motor pe o scară şi mai întinsă, e costul ridicat al motoarelor. Construcţia lor n'a intrat până acum în faza de normalizare, de standardizare. Se construesc încă prea numeroase tipuri de motoare, în cari technicienii se străduesc să aducă nota lor personală, mărindu-le preţul de cost prin experienţe îndelungate şi oneroase în dauna unui debuşeu mai larg.

Technica construcţiilor navale s'a îmbogăţit în ultimul timp cu numeroase aparate şi dispozitive cari fac navigaţia mai sigură, mai comodă sau aduc economii în consumaţie.

In ceiace priveşte siguranţa, trebue să menţionăm în primul rând busola giroscopică, construită în Anglia de Brown, în Statele-Unite de Sperry, iar în Germania de Dr. Anschütz. Ea se compune dintr'o sfîrlează care se învârteşte cu 20—30.000 rotaţii pe minut, într'o cutie în care s'a făcut un vid aproape complect. Prin învârtire, tupia se comportă faţă de rotaţia pământului ca o planetă şi îşi îndreaptă axa ei proprie de rotaţie paralel cu axa pământului — devenind astfel o busolă ideală.

Nu trebue să uităm contribuţia la siguranţa navigaţiei, a telegrafiei şi telefoniei fără fir, cari permit vasului în plină mare, să rămână permanent în contact cu uscatul şi să salveze numeroase vieţi în cazuri de naufragii. Radio-goniometria permite vasului, cu o instalaţie foarte simplă, să poată determina, prin unde electro-magnetice trimise de radio-faruri şi detectate la bord, poziţia exactă a vasului. Asemenea indicaţii sunt cu deosebire interesante în caz de ceaţă sau în timpul nopţii, când vasul navigă în apropiere de coastă.

Se ştie că tangajul şi ruliul vaselor pe mare furtunoasă, e parte acea mai neplăcută a unei călătorii, atât pentru pasageri, cât şi de multe ori, chiar pentru echipaje. Dar ruliul mai are şi un alte neajuns : el produce amestecul de mărfuri în cargobote, dezarimarea coletelor cari nu sunt bine aşezate şi mai ales o pierdere în vitetesă.

Frahm în Germania, a imaginat un dispozitiv de amortisare a ruliului, care constă din tancuri în formă de U, aşezate în toată lărgimea vasului. Aceste tancuri sunt umplute în parte cu apă, care prin oscilaţiile ei amortisează ruliul vasului.

Un alt mijloc de propulsiune, care e încă în faza încercărilor, e turbina cu combustiune internă. Principiul e cunoscut şi s'a ajuns a se construi asemenea turbine pentru experienţe, dar nu s'a găsit încă un aliaj care să reziste timp îndelungat presiunilor şi temperaturilor desvoltate de ciclul Diesei : ultimul cuvânt pentru punerea la punct a acestor turbine îl are deci industria metalurgică.

Marea, factor de regenerare

de Docent Dr. Slobozianu

Climatul Mării Negre nu este în timpul verii, atât de rece şi aspru ca al mării Nordului şi al Canalului Mânecei. El nu este nici atât de cald şi de obositor ca al mării Adriatice şi al mării Mediterane, care, în unele zile de vară, slăbeşte organismul prin căldura prea mare.

Pe coastele mării Negre, cad vara foarte puţine ploi. Aceasta se datoreşte climatului de stepă al Dobrogei. Timpul frumos permite bolnavilor să urmeze regulat cura şi să nu piardă, din cauza ploilor, un timp preţios. Nu se întâmplă aşa pe coastele celorlalte mări şi oceane, unde plouă de 3—4 ori mai mult ca la noi.

Un alt caracter al coastelor noastre este uscăciunea. Clima uscată şi sănătoasă îngădue bolnavilor şi chiar reumaticilor, să vină în staţiunile noastre maritime. In unele dintre ele, cum este staţiunea Movilă Tekirghiol, reumaticii fac băi calde de nomol, tratament, care n'ar fi posibil, dacă această climă n'ar fi uscată.

Pe coasta mării Negre, vântul bate mai mult de la larg, aducând cu el aerul inviorător şi încărcat cu săruri de tot felul, săruri conţinute în ploaia de picături, care plutesc în aer. Picăturile acestea provin din sfărâmarea valurilor şi conţin pe lângă alte multe săruri, iod şi brom. Aerul mării are de trei ori mai mult ozon de cât aerul din oraşe.

Acţiunea vântului asupra organismului este din ce în ce mai bine studiată. El biciueşte şi masează pielea lucrând ca un „duş neîntrerupt de aer". Sub influenţa vântului, circulaţia din piele se face mai intens, nutriţia este activată, pofta de mâncare creşte şi starea generală a bolnavilor se îmbunătăţeşte.

Climatul maritim, pentru persoanele venite la mare, este un lucru nou. Aclimatizarea, deprinderea cu climatul mării, trebue făcută treptat, altfel se ivesc turburări supărătoare : copii şi chiar adulţii devin uneori agitaţi, nu pot dormi, unii dintre ei perd apetitul.

Un alt agent fizic, de o deosebită importanţă pentru medicina modernă, este tratamentul prin băi de soare, numit helioterapie. Din punct de vedere medical, se poate spune că fraza lui Michelet : „Dintre toate florile, floarea omenească are cea mai mare nevoe de soare", nu este o simplă exagerare poetică.

Soarele străluceşte egal pentru toţi şi-l găsim pretutindeni. Totuş, puterea lui de vindecare nu este aceeaş în toate părţile. Praful şi fumul, care plutesc în strat gros în atmosfera oraşelor, reţin o bună parte din razele ultraviolete, adică tocmai razele, care ajută creşterea şi care au un rol mai mare în vindecarea multor boale.

Din contra, atmosfera curată, de pe plaja mării, permite razelor solare, să ajungă neîmpedecate până la noi. Mai mult chiar, vaporii de apă opresc o parte din razele roşii, care congestionează şi lasă să treacă razele ultraviolete. Aşa se explică de ce băile de soare, făcute pe plaja mării, sunt de o eficacitate, pe care n'o pot avea în altă parte.

Coasta mării Negre este orientată dela Nord la Sud, şi este expusă în modul acesta spre răsărit. Afară de pitorescul de a vedea soarele răsărind din valuri , această particularitate a ţărmului mării noastre dă posibilitatea, să se facă băi de soare dimineaţa şi să se evite orele calde, când soarele este obositor şi congestiv.

Şi pentru cura de soare ca şi pentru climatul maritim, e nevoe de o perioadă de antrenament. Este absolut necesar, să se urmeze o metodă.

Nu vedem atâtea persoane, care din cauza abuzului de soare şi de băi reci, pleacă obosite şi slăbite dela mare?

INDICAŢIILE MEDICALE.

Aşezarea lacurilor sărate pe ţărmul mării dă litoralului românesc un caracter special şi este de o deosebită importanţă medicală. In modul acesta găsim asociaţi agenţii cei mai activi, de care dispune: climatul maritim şi băile sărate de nomol. Aşa se explică de ce se vindecă în staţiunile noastre boale grave şi cronice, care trate în oraşe sau în sălile închise de spital, n'au nici o şansă de ameliorare.

Climatul maritim şi băile reci de mare au o acţiune tonică, reconstituantă. Bolnavii deprimaţi, surmenaţi, se simt bine la mare. Afecţiunile osoase, articulare, scrofuloza, pleuro-peritonitele, adenopatia tracheo-bronşică, afecţiune atât de frecventă la copii, ar trebui să fie tratate şi la noi, tot la mare, ca în toate ţările din apusul Europei. Am putea spune chiar, că afecţiunile menţionate mai sus nu se vindecă decât la mare.

Tratamentul helio-marin n'are numai un *rol curativ* ci şi unul *preventiv*. Viaţa la mare măreşte rezistenţa organismului împotriva boa-



La Mamaia.

lelor şi în special în contra tuberculozei. El pune organismul în stare să lupte cu această teribilă boală.

Corpurile, care lâncezesc, înmagazinează o energie nouă. La aceasta se adaugă în unele staţiuni, cum ar fi staţiunea Movila-Tekirghiol, acţiunea apei sărate şi a nomolului — complexe de medicamente de cea mai mare valoare.

Profesorul Landouzy defineşte acţiunea climatului maritim în modul următor: „Viaţa la mare face minuni, topind inflamaţiile ganglionare, modificând nutriţia, într'un cuvânt făcând din copiii slăbănogi, individualităţi transformate şi temperamente reînoite".

Foarte multe state din Apus trimit la mare copiii debili, lucrătorii din fabrici, recruţii slabi, cari înainte erau reformaţi din armată pentru debilitate. Viaţa la mare îi regenerează şi-i face apţi pentru muncă şi pentru producţie pe unii, pentru serviciul militar pe ceilalţi. Italia singură recuperează, cu ajutorul coloniilor maritime, sute de mii de soldaţi anual.

Din punct de vedere social şi naţional este de o deosebită importanţă prevenirea şi tratarea debilităţii, a scrofulozei, a localizărilor osoase şi articulare.

Un medic francez spunea: „a vindeca o mie de scrofuloşi este a prepara mai multe regimente pentru apărarea ţării; a vindeca 10.000 este a dota Franţa cu un întreg corp de armată".

In ţară avem câteva colonii maritime şi câteva sanatorii la mare, absolut insuficiente pentru marele număr de copii debili sau bolnavi, cari au nevoe de cura helio-marină. Neavând posibilitatea să fie trimişi la mare, ei îşi prelungesc suferinţa prin sălile triste de spital. Coloniile şi sanatoriile maritime ar trebui grupate în jurul lacurilor sărate, deoarece se ştie că rachitismul, scrofuloza, afecţiunile osoase şi articulare, în anumite stadii bineînţeles, se vindecă mai repede dacă sunt tratate prin băi sărate şi prin băi de nomol.

O altă mare indicaţie a băilor de nomol este reumatismul sub toate formele lui: articular, muscular, lombago, nevralgiile de tot felul, printre care mai frecventă este sciatica.

Boalele de femei, atât de numeroase, sunt tratate cu mare folos în staţiunile noastre de nomol. Şi în aceste boale, ca şi în reumatism, băile calde fac să se resoarbă procesele inflamatorii. La acţiunea băilor de nomol se asociază acţiunea soarelui, care topeşte şi el inflamaţiile. Climatul maritim modifică starea generală, care, după cum se ştie, este în strânsă legătură cu afecţiunea locală.

Terminăm aceste consideraţii cu constatarea că, pe coastele mării Negre şi în speccial în staţiunile noastre înzestrate cu lacuri sărate de nomol, avem reuniţi un foarte mare număr de factori, de o mare putere de vindecare, pe care nu-i putem găsi strânşi la un loc în nici o altă parte. Aerul mării, soarele, apa sărată, nomolul, sunt forţe vii ale naturei. Lor le revine rolul de a vindeca ce a rămas nevindecat prin alte tratamente.

CUM TREBUESC FACUTE BAILE DE SOARE

— Principiile helioterapiei —

1. *Băile de soare trebue să fie făcute direct pe suprafaţa corpului*, adică între soare şi piele nu vor fi interpuse stofe, pânzeturi, voaluri sau geamuri. Razele cele mai active, ((razele ultra violete) sunt oprite de aceste substanţe, chiar sticla reţine o foarte mare parte din ele. Prin urmare este bine ca băile de soare să fie făcute sub cerul liber sau cel puţin într'o cameră cu geamurile larg deschise, în nici un caz într'o galerie de sticlă.

2. *Cura de soare trebue să fie făcută pe toată suprafaţa corpului.* Helioterapia are o acţiune locală şi o acţiune generală. Cu toate că de cele mai multe ori avem de tratat o leziune limitată la un punct, helioterapia trebue aplicată pe toată suprafaţa corpului, ca să modificăm starea generală a întregului organism.

Din nefericire este greu de făcut la noi în ţară băi de soare totale, de oarece nu dispunem decât de foarte puţine instalaţii de helioterapie. (solarii). Instalaţiile de helioterapie sunt construcţii relativ simple, cu păreţii sau cu perdele care separă bolnavii unii de alţii. In cabina lui fiecare bolnav se desbracă, se aşează pe un pat având numai capul protejat. La adăpost de priviri indiscrete şi de vânt, bolnavul îşi poate lua liniştit baia de soare.

Când nu se poate expune la soare tot corpul, recomandăm să se ţină la soare regiunea bolnavă (afară de contra indicaţii medicale) dinpreună cu regiunea învecinată, descoperită pe o suprafaţă cât mai întinsă. Părţile neexpuse e bine să fie acoperite cu o pânză de culoare deschisă, deoarece hainele groase sau închise înmagazinează prea multă căldură.

Capul trebue acoperit cu o pălărie mare sau e bine să fie protejat de o umbrelă.

3. *Băile trebue să aibă un mers centripet*, adică se începe cura expunând la soare mâinele şi picioarele, în zilele următoare coapsele şi braţele, apoi se expune abdomenul şi toracele.

4. *E nevoie ca atmosfera să fie cât mai lipsită de praf, de fum şi de umiditate*. Razele solare străbat cu atât mai bine cu cât aerul este mai curat. Pulberile din aer precum şi vaporii de apă reţin o parte din raze. Se înţelege de ce băile de soare făcute într'o atmosferă încărcată de praf şi de fum, cum este în oraşe, în porturi, dau rezultate mai slabe decât băile făcute într'o câmpie cu aer curat, la

munte ori la mare. Aceasta nu înseamnă însă că în oraşe trebue să renunţăm la cura de soare.

Aerul din jurul corpului trebue să fie cât mai uscat; într'o atmosferă umedă transpiraţia produsă de căldura soarelui nu se poate evapora şi baia de soare oboseşte.

Ca să nu răcim, băile trebue făcute la adăpost de curent. Din partea din care bate vântul se întinde un cearşaf fixat pe două lemne bătute în pământ.

5. *Cerul înourat nu impedică să treacă toate razele ultraviolete.* Oelsnitz a arătat că lumina difuză din zilele înourate nu este lipsită de acţiune, aşa în cât se poate continua cura şi în aceste zile. Razele ultra violete trec în mare parte şi prin nouri, cari opresc mai ales razele calorifice. Din această cauză la marginea mărei, vedem adese ori arsuri ale pielei chiar în zilele înourate.

6. *Ora la care se fac băile de soare.* Pentru o baie de soare, care după cum se ştie trebue să fie făcută pe tot corpul, este nevoie de o temperatură exterioară de cel puţin 18° C la umbră şi de cel mult 45° la soare. Dacă temperatura este scoborâtă, bolnavul poate răci, o căldură mare îl oboseşte sau îi dă congestia organelor interne.

Vara, cea mai bună oră de bae de soare la mare este între 8 şi 11 dimineaţa, şi între 3 şi 5. In modul acesta evităm orele de dimineaţă când nisipul şi aerul sunt reci şi orele cuprinse între 11 şi 3 când acţiunea soarelui este prea violentă. La aceste ore este bine ca organismul să fie lăsat în repaos ca să-şi facă digestia.

Să ştie că în unele localităţi de munte (Leysen), soarele radiază cu atâta putere încât bolnavii stau la soare desbrăcaţi fără să le fie frig. Aceste băi se fac între orele 6 şi 9 de oarece după aceste ore este prea cald.

7. *Alimentaţia în timpul băilor de soare* este bine să conţină mai puţină carne. Rollier recomandă un regim vegetarian mixt, (lăpturi, legume şi fructe).

8. *Durata băilor de soare*, trebue mărită în mod treptat ca să evităm reacţiunile violente produse din partea organismului.

Se ajunge treptat la o expunere la soare de 2—4 ore, durată care variază după intensitatea razelor solare şi după toleranţa fiecărei persoane în parte. Durata de trei ore este în general suficientă. Timpul maxim de expunere la soare variază după cazuri. D'Oelsnitz recomandă să nu se depăşească durata, care convine fiecărui organism. Dar câtă prudenţă trebue să cerem pacienţilor noştri ca să admitem că se vor ţine de această indicaţiune! Foarte multe persoane cred că băile de soare ca şi băile reci sau calde sunt cu atât mai eficace cu cât sunt mai prelungite. *Repeziciunea sau prudenţa, cu care creştem în fiecare zi timpul de expunere la soare, depinde de reacţiunile locale şi generale, pe care le prezintă persoana tratată.* Dacă pielea se roşeşte şi se irită, dacă bolnavul n'are apetit, nu doarme, e agitat, mărirea timpului de expunere la soare se va face încet; este nevoie în aceste cazuri cam de 15—20 de zile până ce bolnavul se obişnueşte cu noul tratament. La persoanele la care pielea se pigmentează (se pârleşte), şi la care nu apar tulburări nervoase, putem să ajungem la o bună toleranţă în 6—10 zile.

Tehnica variază şi cu vârsta persoanei care face helioterapie.

METODA LUI ROLLIER (DE LA LEYSEN)

Se repetă de 2—3 ori pe zi, la câte 10 minute interval, şedinţe care sunt mărite în modul următor:

	1 zi	2 zi	3 zi	4 zi	5 zi	6 zi
picioare	5 minute	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.
gambe		5 m.	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.
coapse			5 m.	10 m.	15 m.	20 m.
abdomen				5 m.	10 m.	15 m.
piept					5 m.	10 m.
spate						5 m.

Aceasta înseamnă că, de exemplu a patra zi, se expun picioarele 5 minute, după acest timp se descopăr succesiv gambele 5 minute, coapsele 5 minute, abdomenul 5 minute. In modul acesta picioarele stau la soare 20 minute, gambele 15, coapsele 10 şi abdomenul 5 minute. După această şedinţă bolnavul stă acoperit 10 minute; se repetă expunerea de 3 ori. E bine ca bolnavul să se întoarcă pe o parte şi pe alta. Timpul de expunere pentru fiecare regiune e mărit zilnic cu câte 5 minute la fiecare şedinţă ceiace face în total 15 minute mai mult pe fiecare zi. Ajungem să expunem la soare tot corpul chiar dela începutul băei mărind treptat timpul de helioterapie până la o oră de şedinţă.

Tehnica aceasta se poate executa conducându-ne de următorul tablou:

1 zi					5 m.
2 «				5 m.	10 m.
3 «			5 m.	10 m.	15 m.
4 «		5 m.	10 m.	15 m.	20 m.
5 «	5 m.	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.
6 «	10 m.	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.
7 «	15 m.	20 m.	25 m.	30 m.	35 m.
8 «	20 m.	25 m.	30 m.	35 m.	40 m.
9 «	25 m.	30 m.	35 m.	40 m.	45 m.
10 «	30 m.	35 m.	40 m.	45 m.	50 m.
11 «	35 m.	40 m.	45 m.	50 m.	55 m.
12 «	40 m.	45 m.	50 m.	55 m.	60 m.
13 «	45 m.	50 m.	55 m.	60 m.	60 m.
14 «	50 m.	55 m.	60 m.	60 m.	60 m.
15 «	55 m.	60 m.	60 m.	60 m.	60 m.



Pe plaja dela Carmen Sylva (Movila).

ACCIDENTELE PRODUSE DE BAILE DE SOARE ŞI DE CLIMATUL MARITIM

Helioterapia lucrează ca un medicament. Medicul trebue deci să urmărească efectul pe care îl au razele solare asupra organismului. In urma băilor de soare se pot observa:

a) Leziuni locale.

b) Tulburări generale.

a) Leziunile locale observate în mod mai frecvent sunt arsurile. Intr'un grad mai uşor *pielea devine roză, apoi se face roşie*, uneori pielea se umflă, bolnavul are usturimi, dureri, nu poate dormi. Această roşeaţă dispare în 3—4 zile, pielea de obiceiu se jupoaie (se descuamează) şi se pigmentează (se înegreşte). In alte cazuri se fac băşici pline cu lichid, care pot fi mai mici *(vezicule)* sau mai mari *(bule)*.

Accidentele de mai sus sunt chinuitoare pentru bolnav din cauza usturimilor pe care le produc. Roşeaţa se tratează întrebuinţând comprese umede sau ungând pielea cu vaselină simplă sau asociată cu diferite alte substanţe, care decongestionează pielea şi o anesteziază (diminuă durerile). Pielea arsă nu va fi expusă cât-va timp la soare. Când arsura s'a vindecat, pielea trebuie să fie acoperită şi

expusă treptat. Veziculele şi bulele vor fi îngrijite ca ori care altă arsură, evitându-se supuraţia.

Arsurile se produc din cauză că băile de soare au fost făcute fără metodă. Din cauza lor bolnavul pierde câteva zile de tratament,



In jurul bărcii.

aşteptând ca arsurile să se vindece. Arsurile întinse la toată suprafaţa pielei sunt mult mai grave. In fiecare an avem de îngrijit zeci de persoane, care stând din prima zi mult timp expuse la soare au pielea complect arsă. Aceste persoane prezintă temperatură ridicată, 40—41°, plus frecvent, nelinişte şi o usturime mare a pielei.

b) Turburări generale. Uneori se ivesc cazuri de *isolaţie* de intensitate variată. Bolnavul este neliniştit, are faţa congestionată şi respiră cu greutate. Persoanele insolate sunt palide, cad în *sincopă*, au tulburări nervoase, care pot merge până la *coma*. In sfârşit în cazurile grave *mersul insolaţiei este fulgerător*, putând determina moartea. Din fericire, la mare nu vedem decât rar insolaţii grave. Aceasta din cauză că razele călduroase sunt reţinute de vaporii de apă din atmosferă.

Alte accidente ale helioterapiei sunt *congestiile organelor profunde*, în special *congestiile pulmonare*. Ele se produc la bolnavii care au focare tuberculoase şi fac băi de soare fără să consulte vre-un medic. *Ori, bolnavii cari au suferit de piept trebue să fie foarte prudenţi în ceeace priveşte băile de soare!* La începutul tratamentului pieptul trebue să nu fie expus la soare decât după ce prin examene clinice şi radiografice s'a stabilit că procesul pulmonar s'a stins.

Tot atât de prudenţi trebue să fie bolnavii, care au adenopaţii tracheo-bronchice (ganglioni dealungul bronhiilor). Acest fel de bolnavi expuşi mult la soare capătă febră şi o agravare a boalei.

Sunt persoane care nu se pot adapta cu helioterapia. In unele cazuri helioterapia accelerează pulsul, ridică temperatura, dă oscilaţii mari ale tensiunei arteriale. Pentru aceasta *bolnavul trebue să ţină în curent pe medic cu pulsul şi cu temperatura cel puţin la începutul curei.*

Se va lua pulsul şi temperatura înainte de baia de soare, imediat după bae şi la o oră după bae. *Temperatura* se ridică după bae (nu trebue să treacă de 38°) şi cade o oră după bae. Dacă în loc să se coboare ,temperatura se ridică după o oră, acesta este un semn că tratamentul făcut nu e bine tolerat *Pulsul* se ridică şi el imediat după bae, dar cade sub cifra iniţială o oră după bae. Dacă pulsul e tot frecvent o oră după bae, aceasta înseamnă că organismul nu se adaptează bine la cura de soare sau că se face o greşeală de technică. (d'Oelsnitz).

La accidentele helioterapiei se adaugă la mare şi *tulburările produse de climatul maritim.* Nu va fi fără interes să atragem atenţiunea asupra acestei chestiuni în general rău cunoscută la noi. Climatul maritim oboseşte pe unele persoane, excită pe altele, determină uneori tulburări digestive, câte odată dă febră. *Din această cauză persoanele care vin la mare au nevoie să se obişnuiască treptat cu tratamentul helio-maritim.* De obicei familiile stau din prima zi ceasuri întregi pe plajă. Unele persoane mai nervoase şi unii copii sunt agitaţi, nu dorm şi nu mănâncă. Ar trebui să se aplice şi la noi procedeul pe care l-am văzut întrebuinţat pe plajele din străinătate. Copii, care soseau la Berck sur Mer erau ţinuţi în primele zile pe dune (pe dealurile de nisip din spatele plajei) şi numai după câteva

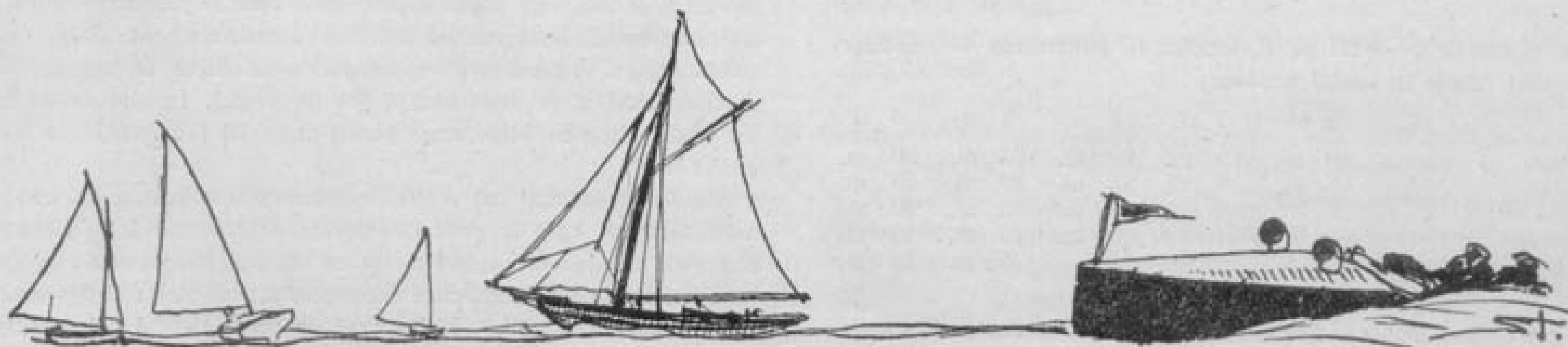


Plaja clubului nautic Giurgiu
(Foto. Al Daia)

zile ei erau duşi pe plajă în prima săptămână 1/2—1 oră pe zi, în săptămâna a doua 2—3 ore pe zi.

După ce persoanele s'au obişnuit cu clima de munte sau de mare se încep şedinţele de helioterapie.

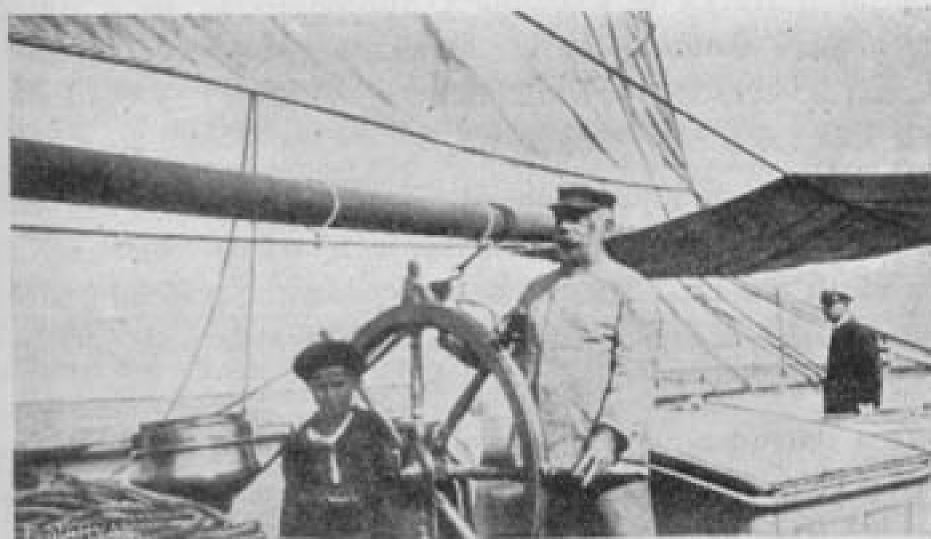
Dacă nu se ia în consideraţie toate aceste indicaţiuni copiii sau persoanele care au urmat tratamentul helio-maritim pleacă mai obosiţi de cât au venit şi nu profită atât cât ar trebui.



ANTONIO ROTTA
PILOTUL BRICULUI „MIRCEA"

de Locot. ED. GHEZZO

Mic de statură, îndesat, şi bine legat; cu figura-i blândă, cu ochi pătrunzători sub sprâncenele-i stufoase, energice, pe puntea lui „Mircea" Moş Antonio, cu picioarele goale, cu pantaloni suflecaţi, se învârtea toată ziua bombănind în limba lui, un jargon marinăresc italo-român.



Antonio Rotta la cârma lui Mircea.

Moş Antonio era italian din Calabria, din Vila San Giovani, mic port ce străjueşte poarta Messinei spre Vest.

Plecat din patrie de 42 de ani, adusese în mijlocul nostru acea atmosferă de limbuţie şi drag de viaţă, caracteristică meridionalului. La 62 de ani Antonio era încă sprinten, se urca în vârful catargului, la Rândunică, unde, singur, se asigura de executarea manevrei. Patruzeci şi doi de ani a instruit pe marinarii noştri, ca maestru pilot la manevra velelor. Şi multe lucruri aveam de învăţat dela acest lup de mare. Doar, navigase pe vechile corăbii, luase parte în călătorii lungi dela Londra la Sidney, făcând parte din acele echipaje, care nu se mai întorceau decât înjumătăţite de valuri, furtuni şi boli.

Antonio Rotta, era un mare îndrăgostit de cariera sa. Avea un cult pentru bastimentul său, iar vela, făcuse din el un pânzar fără seamăn — admira navele cu pânze — şi detesta maşinele şi motoarele — *„râşniţele"*, cum le spunea el.

In legătură cu aceasta se povesteşte că :

Venind în port în anii din urmă, o escadră compusă din cele mai frumoase vase Franceze, în frunte cu „Dugay-Trouin" şi întrebat ce părere are despre aceste bastimente, a răspuns : „Asta non sono bastimente — sono pontonis. — Bastiment esti „Mircea".

Dela Antonio cunosc povestea lămâei, care a vindecat un echipaj întreg de boala scorbutului.

Tot el povestea că în apropierea Insulei Şerpilor, un elev al Şcoalei de Marină, de pe bord zărind estompându-se la orizont Insula Şerpilor, s'a grăbit să anunţe pe Ofiţerul de cart : „Să trăiţi d-le Căpitan, se zăreşte Arhipelagul".

O singură întâmplare nu a povestit-o Antonio, şi aceasta pentrucă amintirea ei îl necăja cumplit.

— „La Balcic, în radă, în anii din urmă Antonio provocă un ofiţer dela bord la o întrecere de bărci cu vele. Din vreme rivalul moşului a avut inspiraţia ca să înlocuiască legăturile solide ce ţin vela prinsă de catarg, prin legături slabe. Abia porniţi cu velele ridicate, vântul umflând velele iar legăturile fiind slabe, Antonio şi-a văzut velele pornind în chip de smeu. Numai cine l'a cunoscut îşi poate închipui scandalul şi hazul ce au urmat.

Antonio, s'a bucurat în viaţă de cea mai graţioasă atenţiune şi din partea întregii Familii Regale. Este ştiută copilăria trăită la bordul navelor a Auguştilor fii ai Casei noastre Regale. Antonio a avut prilejul să plimbe în bărci şi să distreze pe A. A. L. Lor, care s'au ataşat de el compensându-l cu cea mai firească atenţiune.

La Balcic în anul 1928, când eram aci, în radă, sub comanda Comandorului Pogonat, Antonio, a cărui cabină era un depozit de coloniale şi bunătăţi, cu talentul său neîntrecut şi în arta culinară, în special în *„Spaghete al Sugo"*, a avut cinstea de a pregăti prânzul Regal, oferit la bordul nostru cu ocazia eşirei în mare a M. S. R. Regina Maria şi A. S. R. Principesa Ileana.

Mi-aduc aminte de „Mircea", aplecat sub vele, Antonio se împărţea între bucătărie şi manevre, cu darul să



Antonio Rotta dă lămuriri excursioniştilor.

de a comenta şi ce-i bun şi ce-i rău, strigând atunci când era sigur că nu va fi auzit de Comandant: „Uitaţi-vă la Mihai Viteazul".

Atenţiunile şi aprecierile Regale au făcut, ca Antonio să fie invitat alături de noi, la una din seratele Palatului Regal, în 1929—1930. Tot cu acest prilej M. S. Regina, i-a conferit „*Propriu moto*" decoraţia Coroana României de mult meritată, cu un prilej pe care îl voiu descrie mai jos. Moş Antonio avea aspectul unui „Enfant gâté" al zilei. După decernarea decoraţiei, Antonio nu s'a putut să nu complecteze solemnitatea cu un mic divertisment.



Antonio Rotta şi tinerii subiocotenenţi.

nostim. Imediat după prinderea decoraţiei, cu aerul cel mai candid se adresă: Acuma Maestate daţi-i-mu şi una butelia di şampania".

Această distincţie i-s'a acordat în urma salvărei unui torpilor.

Acest torpilor era adus la remorcă pe mare rea. Din cauza furtunei s'a rupt remorca, rămânând torpilorul cu cuţiva oameni şi cu Moş Antonio pe el. Prin priceperea sa, a lăsat ca torpilorul să devieze până aproape de funduri accesibile ancorărei. Aci, a ancorat cu cele două ancore şi tot lanţul dela bord. Zile în şir a stat în situaţia aceasta, fără hrană, apă şi fără a se odihni. Salvase un torpilor, bine meritând această recompensă.

Antonio, în relaţiile cu marinarii bordului, era bun şi darnic cu soldaţii buni. Le oferea tutun şi bunătăţi, susţinându-i în faţa Comandantului. Cu ofiţerii pe cari din diferite motive nu-i putea agreea, atunci când Comandantul îi trecea la examinare punându-i să facă volte, avea grijă Antonio, ca la comenzile ordonate el să pue cârma invers, spre a le strica manevra. Acestea erau micile lui glume răutăcioase.

In toamna anului 1929—1930, Antonio, ajuns de ani şi de un vechiu reumatism, deşi în aparenţă voinic, el şi cu vărul său Domenico, maestru velar la Serviciul Maritim Român, încep a-şi aranja situaţiile spre a se retrage din Marină.

S'a dat un banchet la care a luat parte toată Marina. A fost o adevărată serbare peste care plutea atmosfera acelei melancolii, minunat sintetizată în „Partir, c'est mourir un peu". De la Graniţă — de acolo unde cuprins de realitatea clipei care-i toarnă în suflet acele simptome ale despărţirii pentru totdeauna — de acolo, vărsând încă o lacrimă pentru marea, bricul şi marinarii lui, Antonio nu a putut înfrâna sentimentele şi, ca o manifestare a lor, a trimis următoarea mişcătoare telegramă: „Părăsind pământul ţării Româneşti aşa de ospitalier, vă trimit ultimul meu salut şi ultimele mele gânduri".

Antonio, întors în satul său de marinari, în mijlocul familiei sale, după patruzeci şi doi de ani, îşi satisface dragostea de mare pe una din bărcile cu vele pe care o are. Şi cu această barcă el încrucişează drumul vapoarelor ce trece prin Messina. La informaţia mea, că vor trece prin Messina spre Napoli distrugătoarele noastre „*Mărăşti*" şi „*Mărăşeşti*", Antonio, cu bărcuţa sa, a aşteptat trecerea lor în larg.

O secundă... două, a zărit silueta lor ce goneau sub cei patruzeci şi cinci mii cai putere şi apoi s'au topit în două puncte fumegânde pe orizont.

Imi amintesc de ultimul cart de noapte pe „Mircea", când Antonio şedea rezemat de piciorul catargului. Bricul era înclinat pe o coastă... nu se auzea decât un fâşiit scurt de val, iar cerul era plin, plin de velele lui „Mircea".



BĂILE DE MARE [1]

Se apropie sezonul de mare: prin gazete au şi început reclamele hotelurilor de pe ţărmul mării şi apologia plajei; trenuri „fulgere" încep să se înfiinţeze; aeroplane de curse încep să spintece văzduhul spre malul minunatei şi încântătoarei mări.

Lumea începe să se pregătească, medicii sfătuesc pe suferinzi să ia calea spre lumea de valuri albastre; prietenii şi cunoscuţii se sfătuesc, se îndeamnă, atraşi de mirajul mării.

Şi lumea va face băi de mare şi anul acesta, ca şi anul trecut, ca şi anul care vine, dar puţini ştiu *cum trebuie* să fie făcute băile de mare.

*

Mai întâi trebuie să se ştie că băile de mare făcute dis de dimineaţă sau seara după apusul soarelui nu sunt bune.

Cel mai nemerit, cel mai bun timp pentru băi este cât soarele stă pe cer ,dela ora 11 până la ora 18. In afară de acest interval de timp, nu trebuie să se facă baie de mare.

Nu trebue să se facă decât o singură baie pe zi. Două băi nu numai că nu fortifică organismul, dar chiar îl slăbesc. Totuşi, persoanele tinere şi robuste pot să facă şi a doua baie, — dar numai cu avizul medicului.

Obiceiul de a face baie, apoi de a te întinde pe plaje, la soare, apoi de a intra iar în apă, deşi în aparenţă nu aduce nici un rău, nu este consiliabil, pentrucă silim organismul să facă prea multe eforturi ca să reacţioneze contra temperaturei scăzute a apei, reacţiune care, dacă foloseşte de este făcută odată, strică dacă se face de mai multe ori.

*

Un factor principal ca efectul băilor de mare să fie bun este durata băiei.

Cât timp să stăm în mare?

Nu se poate preciza. Nu poţi spune nimănui: „Stai în apă 10, 15 sau 20 de minute".

Durata unei băi de mare este în funcţie de fiecare persoană în parte şi în funcţie de cum reacţionează fiecare organism.

Toţi ştim că — în afară de zilele foarte călduroase — când te bagi în apă ai o senzaţie de rece care uneori ia forma unei plăcute senzaţii de răcorire, alte ori merge până la senzaţia unui fior de frig, care aduce cu sine o contracţie a muşchilor şi o neregulă în respiraţie.

După acest *prim fior* care durează puţin, vine o senzaţie plăcută organismul reacţionează, vasele periferice se dilată, sângele circulă mai din belşug la suprafaţă, cu alte cuvinte, corpul s'a aclimatizat.

Bun!

Dar aclimatizare nu durează mult!

Forţele organice au o limită; organismul reacţionând contra temperaturei apei face un efort mai mare, şi după puţin timp, toată tensiunea cerută pentru această supra-muncă se epuizează şi atunci se naşte iar o senzaţie de frig care din ce în ce creşte, se face mai simţită, mai generală, mai supărătoare şi corpul este străbătut de o contradicţie musculară care nu este decât un semnal de alarmă: *al doilea fior.*

Atât trebuie să dureze o baie de mare: *până la al doilea fior.*

Dacă se prelungeşte peste aceasta, baia poate să facă rău în loc de bine. Deci imediat ce a apărut al doilea fior trebuie să ieşim din apă.

Nimeni nu poate să precizeze când va apărea al doilea fior. Aceasta variază după robusteţea fiecăruia, după antrenament, după starea sănătăţei şi după vârstă.

Exerciţiile fizice măresc durata băilor de mare; cu ele circulaţia se activează, şi de aceia se recomandă multă mişcare în mare, şi înnot.

Din cele zise până acum uşor se poate pricepe că o baie de mare poate să dureze dela 5 minute până la o oră.

Şi mai trebuie să se ştie că atunci când temperatura apei este sub 15 grade, nu trebuie să facem baie.

Mai este ceva: în apă nu trebuie să intrăm cu frică şi binişor; trebuie să intrăm repede, trebuie să ne aruncăm,, ca să ne muiem tot corpul deodată.

Baia nu trebuie făcut decât la trei ore după mâncare.

*

Intr'o vreme erau la modă halatele de baie.

Nu sunt bune de fel! Ele, prin ţesătura păroasă din care sunt făcute, împiedică reacţiunea care vine după baie şi care este necesară. Aşa că, obiceiul de a sta, după baie, pe plaje, în costumul subţire şi colorat nu este o exibiţie sau un.. atentat la pudoare — ci o nevoie ca baia de mare să-şi facă reacţiunea.

Cel mai nemerit ar fi ca să se usuce corpul la soare, fără nici un fel de costum, dar... lucrul acesta, or cât ar fi de necesar, nu prea se poate face... încă.



Apă şi soare, sănătate şi distracţii.

Totuşi este bine, *este necesar chiar* a-l face copiilor: uscaţi-i la soare, goi, fără costum şi fricţionaţi-i uşor cu un prosop subţire.

Relativ la copii: până la trei ani copiii nu trebuie să facă băi de mare. Dela trei la patru ani pot să facă o baie foarte scurtă de 2—3 minute, dar numai în zilele senine,, fără vânt, cu marea liniştită şi numai la ora 12.

Dacă copilului îi este frică de apă nu trebuie forţat căci puteţi să-i provocaţi un şoc nervos, care poate să aibă consecinţe serioase, trebuie deprins încetul cu încetul, făcându-l să-şi bage mai întâi picioruşele, apoi restul corpului.

După baie este bine să mâncaţi ceva uşor.

*

Cam acestea sunt normele cum trebuiesc făcute băile de mare. Fireşte că pentru fiecare caz în parte trebuie consultat medicul, căci numai el este în stare să spuie fiecărui ce nevoie are pentru căutarea sănătăţei.

Dacă vă duceţi însă la mare fără să consultaţi medicul, adică, dacă sănătatea nu vă reclamă imperios băi de mare şi le faceţi mai mult de plăcere, atunci ţineţi-vă cât puteţi şi cât credeţi după normele ce vi le înşirarăm mai sus.

---

[1]) Redăm după d. Dr. P. Robescu câte-va sfaturi pentru cei care îşi vor petrece vara la mare, ca băile să le fie cu folos.

INVAŢĂ A INOTA

E ora de bae.

De departe, joacă in zare o simfonie de culori.

De aproape, o harmalae veselă şi sgomotoasă. Tineri, bătrâni, femei, copii, se aruncă in apa clară ce le dă fiori de voluptate. O delicioasă nebunie...

Plutesc, înoată...

— De ce stai pe nisip? De ce nu intri in apă? Nu ştii să înoţi?

— Invaţă. Ţi-i teamă?

Teamă de ce? De apă? Dă-mi mâna. Hai cu mine. Să te recomand apei. E de gen femenin, deci e cochetă şi capriţioasă. Ori cum ar fi: oglinda de cristal a unui lac, cursul rapid al unui râu de munte, sau imensa intindere de smarald a mărei, e tot aceeaş. Nu trebue să cauţi a o infrunta. Trebue să te laşi in voia ei cu toată increderea.

Nu te răpezi: nu fă gesturi violente, să nu-ţi cheltueşti forţele de prisos. Domol... fi-i sigur că vei pluti.

Umpleţi bine plămânii cu aer. Aşa. Culcă-te lin pe spate, sau pe burtă. Intinde braţele in cruce...

Iată!... vezi că incepi a pluti.

A inota nu inveţi in cărţi. Trebue să te bălăceşti in apă, dar cu ferma voinţă de a invăţa să inoţi. Nu toţi pot să devie şampioni, dar toţi trebue să ajungă a se ţine câtva timp la suprafaţă.

Inotul nu trebue socotit ca sport: e o necesitate.

Nici odată nu-i prea târziu să inveţi a inota. Şi bătrânii pot invăţa ca şi copii.

Nervozitate? Frică instinctivă? Nu. De vină este educaţia părintească. Ei ţi-au infiltrat această frică de innec. Aţi văzut pe micii negri, copii sălbatici? Instinctul i-a invăţat să umble prin apă ca broscuţele.

Animalul om invaţă să inoate aproape in acelaş timp când incepe să meargă:

Iată o metodă practică de a invăţa să inoţi, descrisă de unul din marii şampioni mondiali ai inotului:

Cea mai nouă metodă de a învăţa înnotul

Innotul nu este un sport (mişcare în natură) greu, ci din contră, este unul dintre cele mai uşoare ca mişcare, şi cel mai complect exerciţiu de educaţie fizică. Toţi muşchii se contractă în timpul înnotului şi deci tot corpul se găseşte în mişcare la un moment dat, executând în aceiaşi mişcare, muşchii totali, interiori şi exteriori. Uşurinţa de-a înnota pentru oameni este aceia că înnotul are mişcări instinctive (dela natură) şi deci, sunt tot atât de uşoare ca: *fuga pe jos, săriturile, agăţările de pomi, marşul în munţi*, etc., adică tot ce ne obligă natura de a face, pentru a trăi în mijlocul ei, şi cu elementele ei. Dar unii oameni, au credinţa că, această mişcare este foarte grea, ba unii cred că este o imposibilitate, ceiace dealtfel o desmint sutele de mii de oameni, copii, femei, bărbaţi şi fete (dintre care una a trecut canalul Mânecei 38 km.), care ştiu înnota. Greutatea înnotului, aşa cum o găsesc oamenii, este de ordin nervos şi lipsa de încredere ce o au în puterile lor, adică: *tăria trupească* şi *tăria sufletească*. Cea mai nouă metodă de a învăţa înnotul (metoda Lt. Paul Epureanu) *se bazează pe educaţia sufletească principial*, ş'apoi pe educaţia mecanică, adică mişcările fizice de înnot. Inainte vreme se credea că, învăţând mişcările de înnot, şi exersându-le cât mai des, vei putea învăţa înnotul. Totuşi aceasta mergea extrem de anevoios (lipsea încrederea individului), şi de multe ori elevul care învăţa, nu ajungea decât să se bălăcească, zicând că înnoată şi aceia la o apă destul de scăzută, fără a putea face o mişcare care să-i asigure un avantaj oarecare. Cercetându-se cauza acestui fapt, s'a ajuns la concluzia că omul, deşi face mişcările mecanice foarte bine, totuşi păstrează o teamă de apă, din cauza necunoscutului ei. Şi atunci noua metodă de a se învăţa înnotul, dă ca prim exerciţiu în arta de-a înnota: *obişnuinţa individului cu apa*. Ce este această obişnuinţă cu apa? Este educaţia nervoasă a elevului care începe să înveţe înnotul, adică, *încredinţarea lui că, apa în care intră, nu-l va trage la fund, nu-i va intra în urechi fără să mai iasă, sau în gură să-l sufoce*. Lucrul nu este atât de uşor, întrucât orice individ are o teamă de apă, din cauză că, pune mintea la contribuţie. In momentul când intră în apă să-şi pună întrebările:

Mă pot eu înneca în această apă de 0,75 metri? Intră apa în urechi, gură, nas, fără ca să mai iasă de acolo? Aceste întrebări făcute şi văzând sutele de oameni cari se sbenguesc în apă în jurul lui, omul va intra în apă şi va proceda la execuţia technică a mişcărilor care-l vor obişnui cu apa. *Căci nu se poate învăţa înnotul fără ca mai întâi să nu îţi piară teama de apă.*

Obişnuinţa cu apa (technica)

Momentul I. Intri în apă până când îţi ajunge la gât.

Momentul II. Te laşi uşor în apă, până-ţi trece peste cap (secretul este de-a sufla aerul pe gură şi pe nările nasului când ai capul în apă; atunci, din cauza presiunei, apa nu poate intra nici în gură nici în nas). Se suflă pe gură şi nările nasului.

Momentul III. Când simţi nevoia de aer, te ridici la suprafaţa apei, prin ducerea mâinilor în lături şi aspiri aerul necesar. Se trage aerul pe gură în piept.

Momentul IV. Imediat ce-ai tras aerul din afară, necesar plămânilor, introduci capul din nou în apă, repetând mişcarea dela început.

Notă. Se face exerciţii, până când se ajunge la un grad oarecare de perfecţie. (10—12 mişcări).

PLUTIREA

După ce primul element al metodei de-a învăța innotul (obișnuința cu apa) a fost stăpânit de către elev, se trece la al doilea elevent, *Plutirea*. Omul, ca orice lucru menit să alunece pe apă, va avea nevoie de a sta la suprafața apei, adică de a PLUTI.

In această mișcare individul concentrează voința de-a învăța innotul, de a se degaja complect de influența apei asupra nervilor și a stăpâni mișcările în apă. Pentru a se deprinde cu aceste element al *Plutirei*, individul nu va face altceva, decât să se întindă cu fața în jos pe luciul apei (fața în apă) căutând a sta așa 5, 6, 9 secunde, până când vede că poate să plutească la suprafața apei *fără a forța sau încorda musculatura*.

Moment general. Se întinde corpul cu fața în apă, cu mâinile și picioarele desfăcute, mai întâi, și-apoi cu ele strânse. Nu se face nici o mișcare. Se va căuta a se menține corpul în această poziție cât mai mult (10—12 secunde).

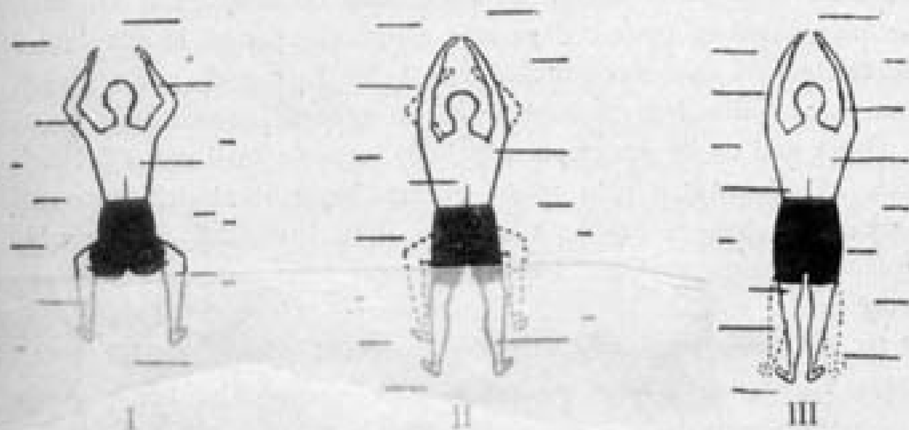
INNOTUL PE PIEPT.

Elevul fiind stăpân pe apă ca element, adică ne mai fiindu-i teamă de apă și putând să plutească pe luciul ei, va începe atunci să meargă în apă (a innota), făcând anumite mișcări din mâini și picioare. Pentru începători cel mai recomandat sistem de innot, este sistemul : *piept* (brass, brust sau nemțește). Acest sistem este cele mai apropiat de natură (mișcarea broaștelor), cel mai ușor, cel mai avantajos, cel mai puțin obositor și cel mai plăcut.

Mișcările innotului pe piept (technica).

Mișcarea I-a. Mâinile în unghii, în dreptul feței pentru a fi asvârlite înainte ca, tăind apa, să permită corpului pătrunderea lui în undele ei.

Picioarele în formă de arc, având pulpele ca un resort; pentruca asvârlite înapoi, să sprijine labele lor în apă, impingând corpul înainte.

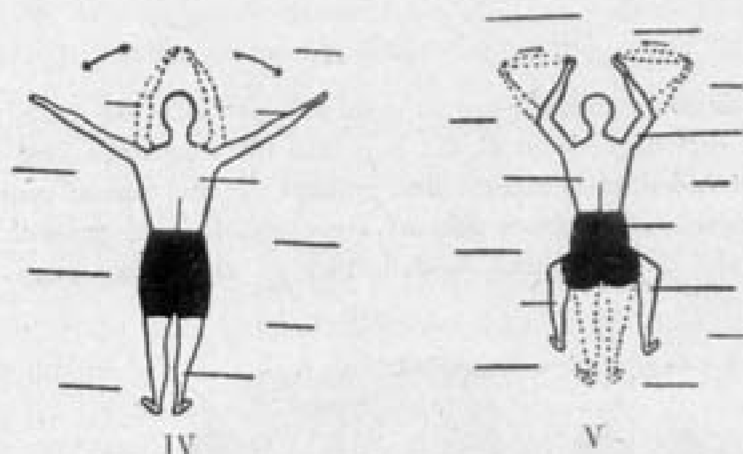


Mișcarea II-a. Mâinile impinse înainte, au tăiat apa și înfig corpul înainte. Apa lunecă pe laturile unghiului format de mâini. Picioarele împinse de resortul pulpelor, sau sprijinit de apă, forțează corpul să alunece pe piet, prin drumul făcut pe mâini. Se respiră ușor (suflă).

Mișcarea III-a. Mâinile păstrează aceiași poziție. Picioarele se strâng, dând la o parte volumul de apă cuprins între ele și își iau o poziție pentru a ușura alunecarea corpului, prin alungirea lui. Se continuă cu respirația (suflarea).

Mișcarea IV-a. Mâinile trag corpul lopătând în lături. Corpul câștigă un avans nou. Picioarele în aceiași poziție. Se aspiră ((trage aerul în piept).

Notă. Mâinile nu se trag până 'n dreptul umerilor, pentru că se pierde ritmul mișcărilor și mecanismul lor, implicând un moment nou de reculegere și un nou efort. Aceasta face ca trupul să fie smucit, iar nu alunecat pe suprafața apei.



Mișcarea V-a. Mâinile lopătează până 'n dreptul feței, de unde apoi făcând o clipsă, se adună din nou în unghii. Aceasta pentru a disloca apa cuprinsă între ele. Picioarele se strâng, formând din nou arcul de isbire. Se aspiră (trage aerul).

Innotul pe piept (mișcările generale).

Mișcarea I, II, III-a se respiră (suflă) pe gură, IV, V-a, se aspiră (trage aerul) în piept.

Cea mai nouă metodă de-a învăța innotul are trei principii :

1. Obișnuința individului cu apa ;
2. Plutirea la suprafața apei.
3. Mișcarea în apă.

Toate acestea sunt strâns legate unele de altele și nu se poate începe a se învăța innotul, decât trecând dela una la alta în ordinea lor cronologică. Căci innotul mai presus decât toate sporturile vieței noastre de astăzi *este o mișcare în natură care cere ca și sufletul să ia parte la acțiunea lui*. Innotul are cele trei elemente cari fac un sport să fie perfect și nobil :

a) Distracția (plutirea pe apă);
b) Educația morală (curajul) și
c) Educația fizică (tăria trupească).

PAOLO DELFINO
ex-champion nautic European

RĂUL DE MARE

MOTO: *Eu ştiu una.*
Apa 'n sticlă şi
Vaporul pe hârtie!
UN TALASO-FOB

Răul de Mare!

Pe câţi, — şi mai ales pe câte, — nu i-a oprit de a intra într'o barcă sau urca într'un vapor, cu toate că le era dragă marea.

Şi cum românul uită binele şi-şi reaminteşte numai de rău, nehotărârea celor de mai sus e sporită şi de poveştile călătorilor care nu-şi aduc aminte decât de... ce au păţit pe mare.

Pentru cei care se tem scrim aceste rânduri, după trei zeci de ani de experienţă... cu rău de mare, folosindu-mă şi de excelenta conferinţă a d-lui *Dr. Zosin*, care şi-a făcut stagiul militar pe bricul „Mircea"; în ea a îmbinat ştiinţa medicală, talentul literar cu... propria-i experienţă.

Sper că, după ce se vor citi cele ce urmează, cititorii îşi vor da seama că răul de mare nu e obligator şi că el se poate evita, — în cel mai rău caz, îndulci.

* * *

Răul de mare propriu zis nu e un rău provocat de mare, nici de aerul ei, nici de vederea ei. Că persoane ultra sensibile simt răul de mare privind doar o marină de... Ştiubei ori aud numai pronunţându-se numele *„Principesa Maria"*... e drept. Dar în general nu are nimeni rău de mare nici la mal, nici pe cheu, nici pe vapor în apă liniştită.



Mai am eu aspect de pasager de el, 1?!

Când însă pe vreme rea, — chiar pe Dunăre ori la Znagov, — valurile clatină vasul fie în *ruliu*, — ca copilul în leagăn, — ori în *tangaj*, — ca în bărcile de la bâlci, — şi mai ales când vasul face *„opturi"*, cărora francezii le zic *„coups de casserole"*, — „lovituri de tigae" când se prăjeşte ceva în ea, — atunci răul de mare se resimte de unii şi prin imitaţie aproape de toţi.

Răului de mare prin urmare i s'ar zice mai bine *„rău de balans"*. Şi e bine că i se zice *rău*, nu *boală*, deşi e contagios, fiindcă nu-i microbian, e trecător şi chiar salutar: cum nu se mai clatină puntea, te simţi renăscut, uşor, — cred şi eu! — cu o poftă nebună de mâncare. E un rău care face bine.

CUM SE MANIFESTEAZA RAUL.

Redau după d. dr. Zosin mersul răului, atât de sugestiv expus în conferinţa sa în cât auditoriul a fost, fără motiv, cuprins de rău de mare şi conferenţiarul nevoit să facă o pauză:

„Simţi la început o indispoziţie nedefinită: nu-ţi convine statul în picioare, găseşti neplăcute mişcările navei. Începi să te plimbi, dar şi plimbarea te supără. O senzaţie de greutate a capului te îndeamnă să stai jos, dar curând vezi că nici aşa nu-i bine. Greutatea capului se însoţeşte de o durere la tâmplă şi une-ori la ceafă, care durere ai senzaţia că s'ar potoli stând culcat. Iţi vine să te întinzi, să caşti. De abia îţi rămâne energia să-ţi cauţi culcuşul obişnuit; de cele mai multe ori te aşezi la întâmplare pe punte, pe colacul de funii, pe bancă, fără cea mai slabă idee că atitudinea ce o iei poate fi jignitoare pentru cei ce te înconjoară.

„Faza aceasta *prodromică* se opreşte de multe ori aci, dacă stai în poziţia orizontală luată. Perzistenţa însă de a sta în picioare sau pe scaun se întovărăşeşte de ameţeală; ca să nu cazi, te sprijini de obiectele ce-ţi vin la îndemână. Atunci te cuprinde o senzaţie de greaţă, saliva îţi vine în abundenţă şi începi să scuipi. In gât ai senzaţia unei îmbucături care nu dispare cu toate silinţele de înghiţire şi nu peste mult îţi vine că verşi.

„Faţa, încă dela început împalidată, se anemiază şi mai mult. Sudori reci te cuprind peste tot trupul, dar mai ales pe faţă şi pe tâmple. Nici într'un alt impas nu apare mai clară neputinţa omului de-a opri ceia ce se impune cu atâta tărie, o senzaţie de ruşine te cuprinde, atenuată de suferinţele celor dinprejur. Odată lupta între voinţa de a nu vărsa şi stomacul rebel terminată prin izbânda acestuia din urmă, te dedai vărsăturilor cu o pornire unică, pe care numai cei ce au suferit de rău de mare o pot aprecia.

„Verşi tot conţinutul stomacal: alimentele, sucurile stomacale, mucusul, etc. Dacă stomacul e cu totul gol, sforţările de vărsături fac să se reverse în stomac o cantitate respectabilă de bilă care e şi ea dată afară. Acestor vărsări de bilă, ori cât ar fi ea de penibilă pentru suferind, unii medici îi atribuesc o însemnătate terapeutică şi face neapărat bine stomacului dându-i ceva, căci altfel opinteliIe de vărsare în gol ar determina vărsări de sânge.

„Aceasta ar fi o *fază de stadiu*, constituind un *acces* sau o criză de rău de mare, căci imediat după calmarea vărsăturilor starea răului se mai micşorează. Ai senzaţia unei depline uşurări, unei fericiri nedefinite, în vreme ce sudoarea rece continuă să roureze faţa şi să umezească trupul. Respiraţia devine mai lentă, pulsul în schimb mai precipitat.

„Această fază de uşurare e însă de scurtă durată. Alt acces, cu aceleaşi faze izbucneşte. Crizele, întrerupte prin perioadele de calm, se pot succeda, dacă ţinuta orizontală nu e păstrată, ceia ce se întâmplă marinarilor profesionişti [1]), până când curajul şi moralul e distrus. Cazi ca un trunchi, nepăsător, pentru cele înconjurătoare, cu simţurile în parte adormite. Sgomotele ce mai ajung la urechi, mişcările navei îţi trezesc doar atât conştiinţa, cât să te convingi de nimicnicia firei tale, neputincios a te salva în caz de pericol, nepăsător dacă valurile te-ar înghiţi ori un proectil te-ar sdrobi.

„După mai multe accese te cuprinde senzaţia unei aşa mari nefericiri, că îţi scântee prin minte dorinţa de a fi nimicit pe o cale oarecare, numai să scapi; singur te simţi incapabil a face vre-o mişcare. Aceasta partea culminantă a răului de mare, parte de care numai puţini suferă: eu unul mărturisesc că m'am simţit de câte-va ori în aşa greu impas. Şi am înţeles atunci povestirea lui Seneca despre Cicerone: acesta, aflând că Marcu Antoniu, trimisese pe

---

[1]) Faimosul amiral englez Nelson suferea de rău de mare, — dar îşi păstra facultăţile mintale. Dovada că suferea se păstrează la muzeul Marinei din Londra: o scândură cu resturi de boabe de fasole date afară de amiral în lupta navală dela Trafalgar.

Popilius, spre a-i tăia capul, se refugiase pe bordul unei năvi; dar suferi în aşa grad de rău de mare, că-i veni mai bine să se întoarcă şi să ofere capul ucigaşului decât să îndure mai mult nefericirea răului de mare".

CAUZELE RAULUI DE MARE

Nu vorbim de *causa causorum*, mişcarea vasului, ci de cele de natură organică, ca apoi să deducem şi leacul.

Aci, — ca întotdeauna, — părerile sunt împărţite şi se pare că toţi au dreptate. Sunt atâtea feluri de a suferi! Dela o uşoară ameţeală şi până la vărsare de sânge, atâtea trepte!

După unii răul rezidă în creeri, e cerebral: mişcările vasului provoacă o *anemie cerebrală*, — de aci paliditate, ameţeală, etc. După Autrie răul s'ar datori mişcării lichidului cefalo-rachidian.

De aci *leac:* a se bea alcool, vin negru sau şampanie, pentru a provoca congestiunea, revenirea sângelui la creer.

După alţii răul e stârnit de mişcarea, scuturarea, frecarea, comprimarea viscerelor în abdomen. Diafragma se sileşte a menţine echilibrul şi apasă pe stomac, care dă afară conţinutul.

De aci *leacuri:*

1) Să se reguleze respiraţia după mişcarea vasului, inspirând când se lasă în jos şi expirând când se înalţă (Wolanston).

2) Incingerea mijlocului cu un brâu de lână, astfel ca măruntaele să nu mai fie balotate.

Procedeul e foarte recodamnadat, a fost singurul care m'a vindecat de rău de mare.

Alţii susţin că *vederea* mării şi talazurilor e provocatoarea. Joacă un rol şi ochii, — dor dovadă că nu-s ei cauza, e că orbii sufer de rău de mare şi că se suferă şi noaptea, pe beznă.

Iar alţii spun că răul de mare e de ordin *psihopatic*, e datorit sugestiunei. Se citează cazuri numeroase când pasageri convinşi că sunt în plină mare au suferit, deşi vasul era legat la cheu, iar uneori chiar pus pe uscat [1]).

In realitate întreg organismul e afectat de mişcările vasului, şi totul concură la manifestarea răului, — abdomen, creer şi psihic, în diferite feluri şi grade, după vas, după mare şi după individ.

Răul de mare, când e vorba de călătorii scurte, nu lasă nici o urmă. Sunt medici cari susţin că e chiar salutar. Intr'o călătorie lungă, cu zile întregi de furtună el poate avea însă consecinţe asupra unor bolnavi, mai ales cei cu sistemul nervos desechilibrat. Se citează cazuri de sinucideri şi accese de nebunie. Răul de mare poate provoca avortul. Acestea-s cazuri posibile, dar foarte rare.

LEACURI CONTRA RAULUI DE MARE.

Lăsând la o parte leacul unui „spiritual", — „ să stai cu ambele picioare într'un ghiordel aşezat pe... uscat", — şi plecând dela certitudinea că răul de mare e provocat *numai* de mişcările navei, — constructorii au instalat pe unele vase mari scaune, cabine, saloane cari stau... orizontal, nu se clatină. Iar în ultimul timp, graţie unor giroscoape puternice, s'au construit vase care joacă, dansează foarte puţin şi dulce.

Cum însă prea puţini iubitori ai mării dela noi au putinţa să călătorească pe asemenea vase, să punem la îndemâna celor ce ne citesc mijloace din experienţa altora şi a mea proprie, cu care dacă nu vor reuşi chiar să sfideze răul, dar să-l facă suportabil.

Farmacia are multe preparate... secrete care s'au dovedit a fi eficace, — dela poţiunea Rivièr, injecţii cu morfină, beladona, eter, cloroform, bromur de potasiu, hidrat de cloral, antipirină, nitrit de amil, oxalat de ceriu, până la cocaină, etc. Fiecare medic de vapor prescrie medicamentele în legătură cu individul şi starea mărei.

Pe când făceam şi pe medicul, — vaporul *„Pr. Maria"* ne având unul ca acum, — tratam, în special doamnele, cu o pastilă de bromural cu o oră înaintea plecării. Pasagere care de obicei sufereau, au dormit liniştite pe tot trajeul Bosfor-Constanţa. Medicamentul să fie luat însă înainte, nu după primele manifestări, căci atunci e dat afară înainte de a-şi fi făcut efectul.

Mecanoterapia recomandă poziţia orizontală, încingerea cu un brâu peste pântece şi inspiraţii profunde regulate după mişcarea vasului. Brâul mai ales, când bromuralul nu a fost luat la timp, mi-a vindecat multe pasagere.

Psihoterapia, dat fiind puterea spiritului asupra trupului, e leacul cel mai puternic, chiar când se iau şi medicamente.

Au fost comandanţi care au vindecat toţi pasagerii, dând în plină furtună semnalul de alarmă şi jucând comedia preparării bărcilor de salvare.

D-l dr. Zosin citează cazul când „mort" fiind de rău de mare, s'a sculat cu energie şi mintea limpede să dea ajutor unui fochist care fusese prins de angrenajele maşinei lui „Mircea". Eram martor la acest accident. Iar din experienţa personală îmi reamintesc că atunci când aveam de lucrat calcule nautice, nu simţeam răul de mare. Calculele terminate... eram din nou doborit.

Grija, frica, ocupaţia deci alungă răul de mare, — iar teama, gândul de a-l avea îl aduce.

Se citează o întâmplare de pe un vapor francez plecat din Marsilia spre Port Said. Intr'o cabină doi pasageri englezi, amândoi cu rău de mare. Cel din patul de jos era suferind de inimă şi plămâni, se ducea să moară acasă: cel de sus suferea numai de rău de mare. Pe drum cel de jos îşi dă obştescul sfârşit înainte de a ajunge la destinaţie. Medicul şi comandantul se scoboară în cabină pentru a constata decesul. Inainte de a eşi, medicul se adresează căpitanului.

— „Mâine îi vine rândul şi celui de sus!"

Ca prin farmec cel de sus sare din pat, se îmbracă, ese pe punte şi de teama morţii n'a mai suferit de rău de mare până la Port-Said.

Chiar medicamentele, după Farez, vindecă „ nu prin virtutea proprie a lor, ci prin virtutea ce li se atribue". Am avut cazuri de vindecaţi prin medicamente dar care au avut o reşută de îndată ce li s'a spus că nu pilula luată a avut efect, ci siguranţa că are. Puterea medicamentului a căzut odată cu încrederea în el.

Cu toată eficacitatea psihoterapiei, ea e greu de aplicat, medicul fiind unul şi pacienţi mulţi, iar comandantul pe furtună având alte griji decât să împartă curaj fiecărui pasager în parte. Rămâne doar *autosugestia*, fiecare făcându-se medicul propriu; în loc de a-şi zice „voi suferi" să-şi zică, să-şi repete: „ voi fi tare".

Din experienţa personală dau următoarele sfaturi:

1) Stomacul să nu fie prea încărcat, dar nici odată gol, ca să aibă ce da afară, să nu facă apel la bila amară. Imediat după golire să se bea un ceai cald cu rom şi să se ronţăe galeţi. Aceştia fiind uscaţi absorb ca un burete sucurile din stomac, vărsăturile devin mai rare, când au loc, se fac uşor. In cele mai multe cazuri cel culcat adoarme buştean, iar cel care trebue să stea în picioare nu se chinueşte.

2) Să nu se asculte poftele gurei, care îndeamnă la lucruri sărate ori acre: murături, lămâi, ţări, sardele de Lisa, etc. Toate acestea vor fi date afară, însă revenirea lor e penibilă. Trebue deci să se ia ceva care să se întoarcă uşor, — măsline, ceai cu rom, biscuiţi.

Acestea, combinate cu încingerea, cu respiraţia adâncă şi cu preocuparea, alungă, — în cel mai rău caz uşurează, — răul de mare al celor de meserie. Aşa l'am combătut eu şi pe când pe „Mircea" ca elev eram urcat la comandă sprijinit de doi marinari, răul de mare ne scutind de cart, ca sublocotenent făceam serviciul cu ghiondelul la îndemână, susţinându-mă singur, — am ajuns cu ajutorul brâului, al ceaiului, al galeţilor şi al voinţei să nu mai simţ răul mării chiar pe „Principesa Maria", care deţine recordul balansului, şi unde îngrijeam pasageri bolnavi.

---

[1]) De frica răului de mare îndurat dela Cospoli la Sulina, două pasagere s'au retras în cabinele lor de cum a început manevra de plecare din Sulina spre aMre. iŞ au suferit până dimineaţa, când se credeau ajunse la Constanţa. De fapt Pr. Maria era tot la Sulina, pusă pe uscat la rondou (întoarcere). Iar o pasageră a suferit în port la Constanţa, convinsă că vasul e în larg.

Cei care călătoresc să se urce pe vapor fără teamă, să ia cu o oră înaintea plecării un bromural, să asculte de sfaturile de mai sus şi... la a doua călătorie vor fi lupi de mare.

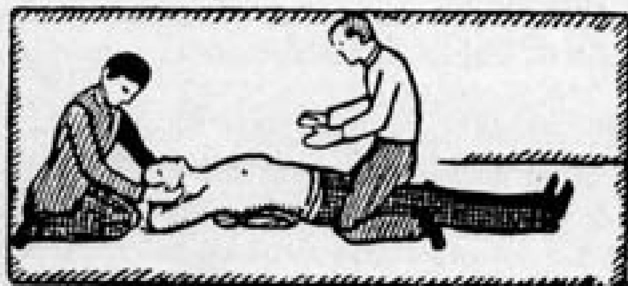
Să nu uite puterea spiritului, să şi-l întărească şi căutându-şi o preocupare, un joc, o conversaţie animată, nici să se gândească la răul de mare.

Cu voinţă se învinge orice. MOŞ DELAMARE

Ajutoarele în cazuri de înec[1]

Cineva a intrat în bazin, în gârlă, în râu sau în mare. Nu ştie să înoate. Face o imprudenţă şi se îneacă. E salvat în ultimul moment. Dar starea victimei e gravă. Este aproape asfixiată.

Cum o readucem la viaţă ?



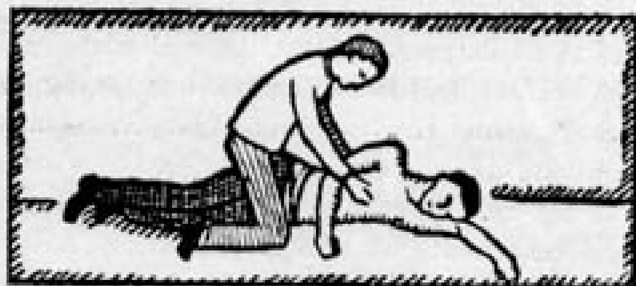
Dăm jos, cât mai repede, costumul de baie sau orice alt vesmânt care îl acoperă pe înnecat. La nevoie le tăiem. Il culcăm pe spate, întorcându-l puţin pe partea dreaptă. Indepărtăm cu degetul mucozităţile sau nisipul din gura lui ; îi aplecăm uşor capul şi încercăm să-l facem să evacueze o parte din lichidul pe care l-a înghiţit, vârind degetul arătător în gura bolnavului pentru a provoca prin vărsături expulzarea apei din stomac.



Ii vom trage apoi limba în afară, făcând respiraţie artificială.

Pe urmă îl acoperim pe bolnav cu o pătură sau cu un halat. Umplem cu apă caldă un vas şi-l plimbăm pe pântec, dealungul şirei spinării şi pe talpa picioarelor. Scopul acestei operaţii este să sporim căldura în corpul înecatului, şi tot în vederea acestui rezultat îi vom fricţiona puternic, cu tampoane calde de lână, părţile laterale ale coloanei vertebrale, braţele şi picioarele.

Vom freca mai încet, dar mai îndelung timp, tălpile picioarelor şi palmele.



Dacă observăm că înecatul face sforţări să respire, încetăm câtva timp orice operaţie care ar putea să apese pieptul sau pântecul şi să stânjenească mişcările lor. In cazul când, după ce şi-a recăpătat cunoştinţa, bolnavul respiră încă greu, şi dacă observăm că scoate un fel de spumă pe gură sau pe nas, vom căuta să provocăm vărsături gâdilându-i gâtlejul cu o pană de gâscă.

Nu vom da bolnavului nici o băutură mai înainte ca el să-şi fi recăpătat simţurile şi să poată înghiţi uşor. Totuş, ca să-l înviorăm, îi vom introduce în gură câteva picături de coniac.

Când înnecatul şi-a venit în fire, îl vom culca pe un pat.

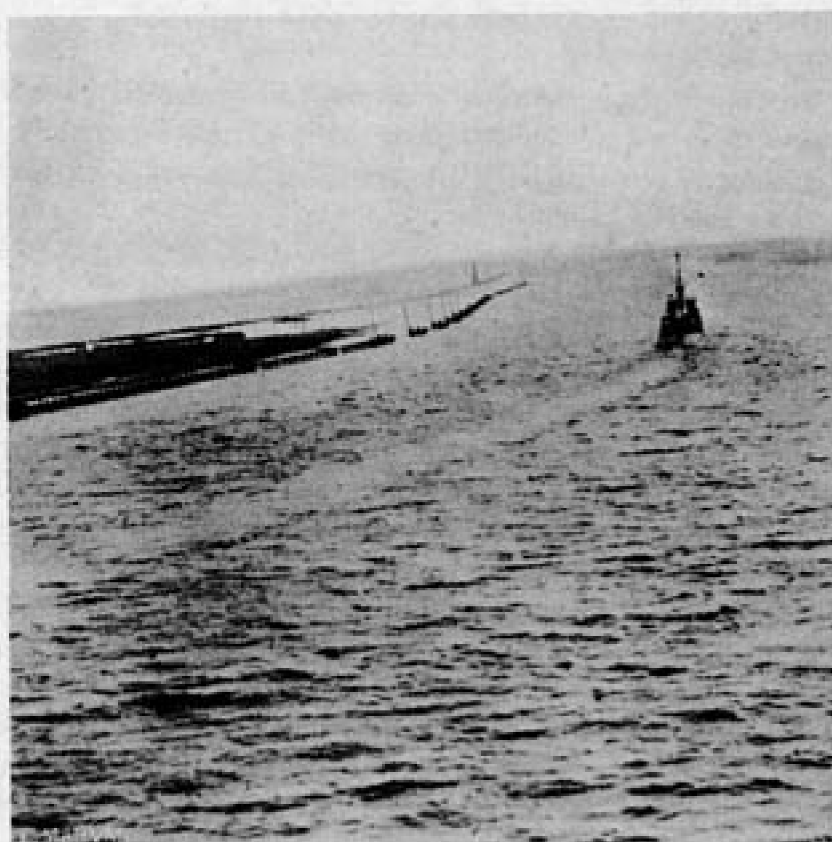
---

[2]) După *„Gazeta Medicală"* redactată de d. *Dr. Ionăşescu.*

GURA SULINEI

Se vorbeşte în ziare de inaugurarea canalului Regele Carol II, şi se subliniază faptul că de abia inaugurat, canalul şi situaţia sunt rele la bară.

Trebue repetat necontenit că lucrările dela gurile fluviilor mari nu sfârşesc niciodată. Aluviunile pe cari fluviul le poartă în suspensie se depun la gură. Curentul litoral Nord-Sud care a fost odată destul de important pentru a încetini procesul de formare a barei, în prezent nu mai lucrează suficient. E regretabil că astăzi nu se mai ocupă nimeni în mod continuu şi perseverent cu studiul curentului litoral. Ar trebui să se consacre în fiecare an cel puţin 120 zile la epoci diferite, de creşteri, de scăderi şi de staţionări ale apelor Dunării în Deltă, pentru a studia cu mare atenţiune curentul litoral ; ar însemna să studiem puţin cauzele boalei, iar nu să ne ocupăm numai cu extirparea excrescenţei ce se produce necontenit.



Pilotina C. E. D. eşind la mare.

In anul acesta se prelungesc digurile cu încă 1100 de picioare. Bancul cel nou se întinde depe acum la 2500 picioare. Ar fi fost interesant cred să se prelungească în acest an digurile la extremitatea bancului adică pe o lungime de 2500 de picioare. Avantajul ar fi fost mare, cel puţin din punctul de vedere al concluziilor ce s'ar fi putut trage. S'ar fi mers astfel cu digul până la fundurile de 24 de picioare şi poate că s'ar fi ajuns la punctul unde curentul litoral ar fi spălat mai lesne nouile depuneri. Că s'ar fi format şi acolo bancul e incontestabil, căci aşa e normal să se întâmple, dar poate că procesul s'ar fi dovedit mai lent prin curentul literal mai important şi prin formarea bancului pe un fund mai adânc.

Din nenorocire soluţii radicale nu există iar *soluţii noui nu se pot realiza căci lipsesc fondurile.*

Soluţia unui canal maritim ar costa sume imense şi n'ar împiedica procesul de avansare al Deltei în cursul secolelor. Canalul maritim ar rămâne poate în fundul unui golf.

Scăderile de adâncime la bară astăzi se datoresc desigur şi dragajului operat de curentul fluviului în porţiunea fundurilor mici ce s'au format la capul digurilor; instalând noui diguri pe aceste funduri mici, curentul spală bancul de lângă digul nou, iar la capul lui se formează noua bară.

Grapele cari se târau pe fundul apei acum o sută de ani pentru a obţine o creştere vremelnică de un picior, au fost transformate în unelte mai importante numite drăgi.

Viaţa fluviului e nesfârşită şi aluviunile lui la fel.

Privind dezastrul produs de inundaţiile din Deltă, cu jalea oamenilor şi a animalelor, ne dăm seama cât suntem de neputincioşi faţă de mărimea şi de puterea forţelor fluviale.

Să ne mulţumim să încărcăm vasele cu 20 la 21 de picioare, să ne adaptăm mediului şi să nu aducem vase cari încarcă 28 de picioare în Dunăre. Un vas nou cu pescaj de 20 la 21 de picioare încarcă 5000 de tone, e destul.

E dureros că produsele muncii şi solului nostru nu au preţ şi nu sunt căutate din cauza crizei grozave ce bântue.

Să facem tot ce trebue pentru a găsi condiţiuni cât mai bune de navigaţie, dar să ne adaptăm vieţii fluviului. Să nu lăsăm să putrezească în hambare marfa pentru că vrem absolut să încărcăm la 23 sau la 26 de picioare vasele. E la fel ca şi cum am declara că nu vrem să vindem decât cu 100.000 lei vagonul de cereale. Nu le-ar mai cumpăra nimeni şi nu ar mai fi nevoe nici de 12 picioare adâncime la gură. Din păcate chiar vasele cari încarcă 18 picioare aşteaptă mult negăsind cumpărători. E cert că fabricantul de haine care ar confecţiona costume pentru oameni de 3 metri înălţime nu ar vinde nici un costum de haine. Să ne adaptăm deci cerinţelor naturii, să studiem mai mult condiţiile ei, dar să nu îi cerem mai mult decât ne poate da.

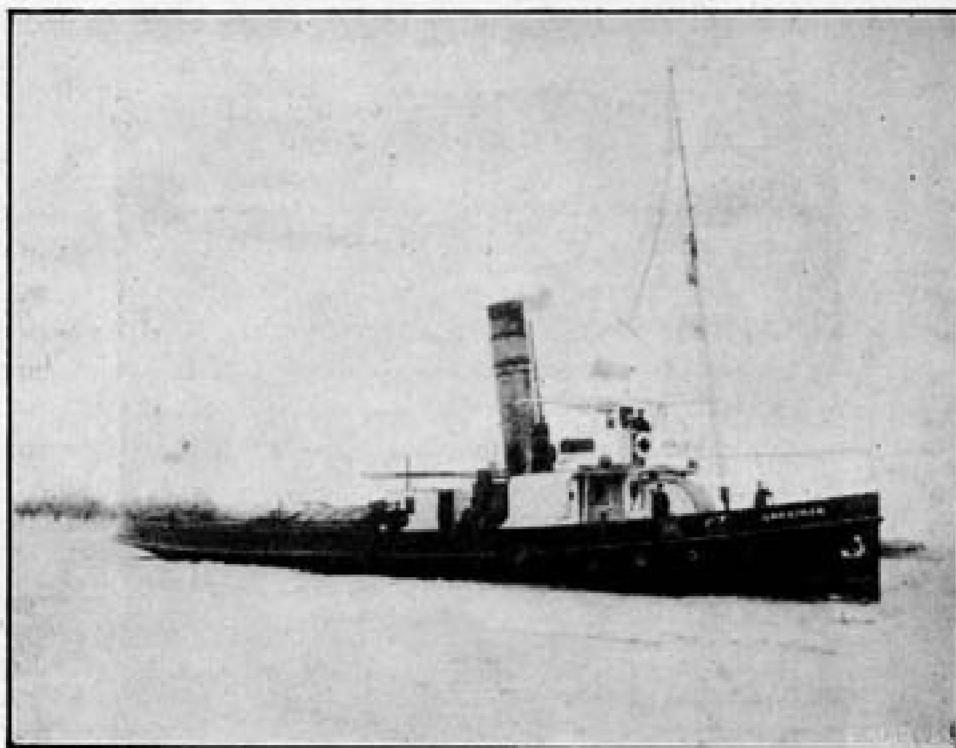
Este lucru cunoscut că vasele mari sunt mai economice decât cele mici, dar navlul vaselor cari vin în Dunăre e acelaş fie că vasul încarcă 4000 sau 5000 de tone, fie că încarcă 10.000 tone. Cel care câştigă e armatorul, ori noi ca armatori stăm pe o treaptă aproape de zero.

Cei ce scriu în ziare despre chestiunea barei nu ar trebui să uite niciodată următoarele:

1) Că ne lipseşte un lucru de nimic, miliardele necesare pentru lucrări mari şi urgente pentru amenajarea altei guri.

2) Capacitatea de navigaţie a fluviului are o limită şi că niciodată nu vom putea aduce pe el vase cari calcă 25 sau 26 de picioare.

3) Că economia noastră naţională nu suferă absolut nimic prin transportarea produselor cu vase cari încarcă 4.000 sau 5.000 de tone, în loc de vase cari încarcă 10 sau 12.000 de tone.

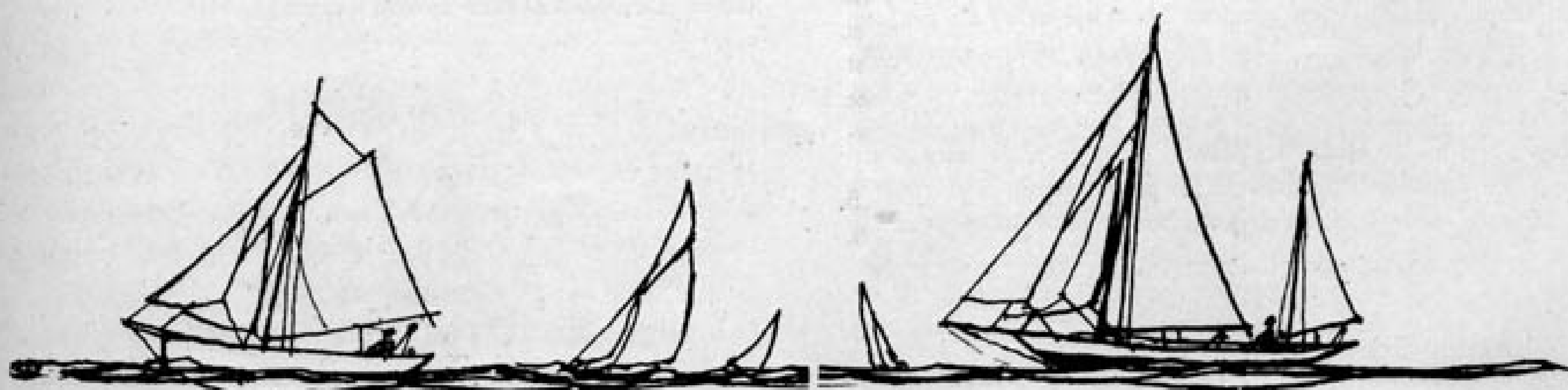


Remorcher pe canalul Sulinei.

4) Că apele mari aduc aluviuni în toţi anii şi că în epoca creşterilor mari aluviunile transportate de fluviu sunt importante, aşa că dragajele nu reuşesc să ridice destul de repede prisosul depunerilor cari formează bara.

5) Că nimeni nu poate prevede cu certitudine ce se va întâmpla când digurile de la gura Sulinei vor eşi la larg atât încât să iasă mereu cu puţin mai la Est decât bancul dela Stari Stambul şi nici nu se poate preciza de nimeni când va avea loc acea faimoasă blocare sau strangulare totală a braţului Sulina.

R. N.



DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

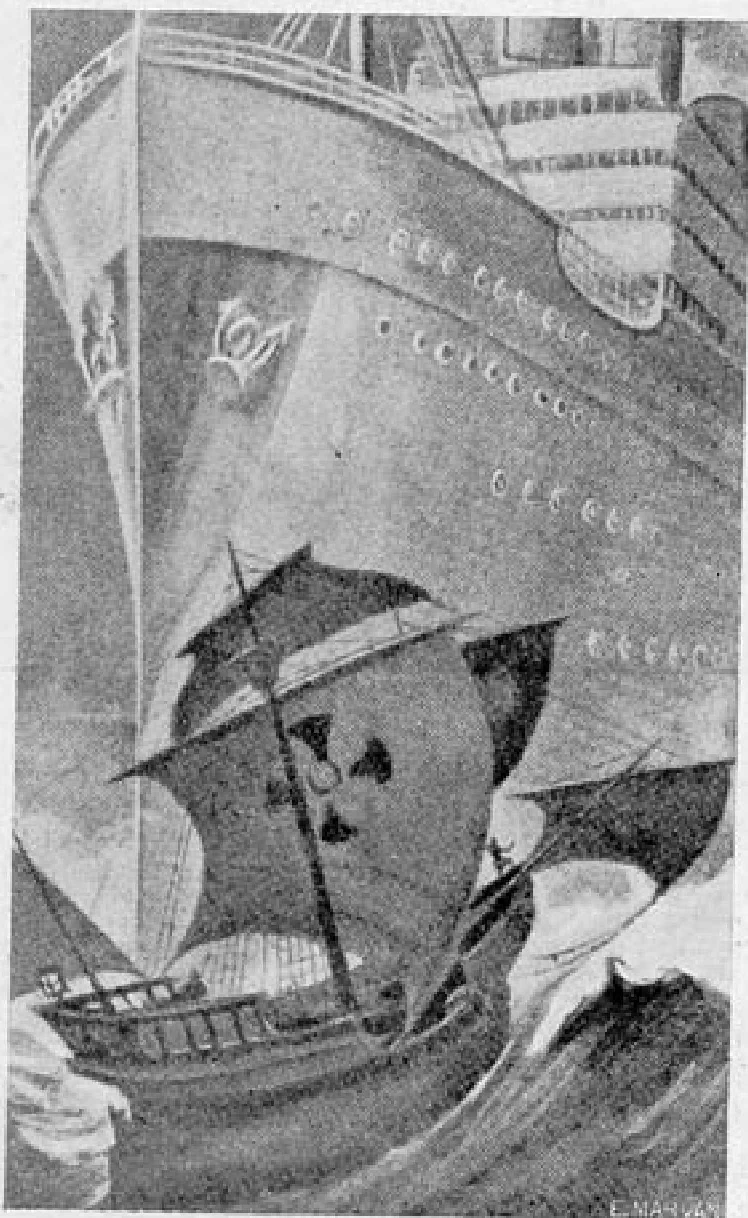
POVESTEA NAVIGAŢIEI

de C. Amiral C. BUHOLTZER

Istoricul Instrumentelor de Navigaţie. In Mediterana, leagănul civilizaţiei şi deci al construcţiilor navale, navele îşi regulau mersul lor după maluri, iar dacă le perdeau din vedere, navigau după astre şi constelaţii.

Piloţii cunoşteau pe dinafară toate listele stelelor care trebuiau urmate, oră cu oră, după anotimp, ţinând prova pe ele ca să poată merge de la un punct la altul pe mare.

In secolul V, navigatorii din ţările nordice, întrebuinţau corbul. Această pasăre n'are simţul porumbelului de a se orienta şi a-şi lua direcţia coteţului unde a fost crescut, dar are simţul de a lua direcţia unde uscatul e mai aproape. Dacă se dă drumul unui corb, după câteva zile de navigaţie, şi el se întoarce înapoi adică de unde



Santa Maria se întâlneşte cu un transatlantic.

a pornit nava, înseamnă că în acea parte este uscatul; de ia altă direcţie înseamnă că acolo uscatul este mai aproape.

Deşi în timpul faraonilor, se vindeca boala de nervi cu *praf de magnet,* şi chinezii cunoşteau acum 3000 de ani piatra care arăta constelaţia nordului, totuşi *busola* a venit mult mai târziu. Ea a fost adusă de Arabi, cari au luat-o de la Chinezi prin secolul al XII-lea.

La început era un ac magnetic, plutind pe nişte plute mici în un vas cu apă. Pe urmă acul s'a pus pe un pivot ascuţit în o cutie şi s'a numit „busolă" dela cuvântul sicilian „busola" care însemna „cutie mică". Pe la anul 1400, Englezii au numit-o „Compas" adică circomferinţă, căci peste acele magnetice, legate şi suspendate pe un vârf ascuţit, s'a lipit o hârtie circulară, pe care se scriau de la nordul acului, împrejur, cele 360 de grade ale circonferinţei.

Busola însă nu era suficientă, trebuiau şi hărţile marine. Principiul admis atunci, era simplu. Se punea pe hartă diferite puncte ale coastei, aşa încât liniile care le uniau, arătau scris pe ele ce drum trebue să se ţină la busolă, şi ce distanţă sau câte ore trebue să



mergi de la un punct la altul. Se urma deci drumul arătat, şi când se zăria coasta, începea recunoaşterea punctului unde s'a ajuns, punct care deseori nu era cel căutat, ci altul în o parte sau alta, după împrejurări. Recunoaşterea se făcea cu „Portolane" sau „Vederile de coastă", desenate pentru a se recunoaşte punctele de pe coastă.

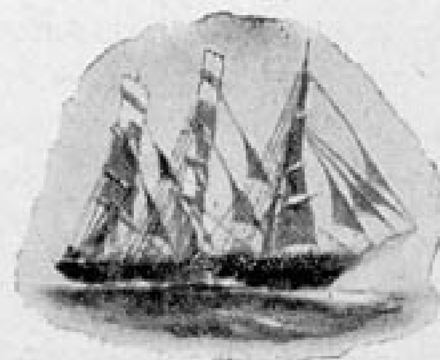
Navele din secolul al XV-lea sau din timpul descoperirei Americei. (1492). Cu busola şi „astrolabul" instrument care măsura înălţimea unui astru se putea preciza punctul unde se afla o navă. Cu aceste instrumente navigatorii portughezi s'au aventurat spre Sud şi au descoperit Insulele Capului Verde, Madera şi Azorele. Puţin mai târziu au ocolit (dublat) capul de la sudul Africei numit la început Capul Furtunilor şi pe urmă Capul Bunei Speranţe. După câţiva ani, prin acest ocol au ajuns în India. Portughezii au început astfel să facă concurenţă Veneţienilor, cari navigau numai in Mediterana şi aduceau produse din Egipt şi din Asia pe această cale. Cristofor Columb în 1492, a întreprins călătoria sa spre Apus, gândind să dea de coasta de Est a Indiei, ocolind pământul pe care il bănuia rotund, dar neştiind că până acolo mai sunt şi alte pământuri.

Navele cu cari a navigat, purtau numele de „Santa Maria" „Pinta" şi „Nina" şi tipul lor se numea „Caravela".

Erau aproximativ de 30 metri lungime şi de un deplasament (greutate totală) de 80 la 100 tone. Columb ar fi făcut o greşeală dacă ar fi plecat cu o singură navă „Caracă", de 1000 tone, nave cari existau pe atunci, căci numai plecând cu trei nave, a avut putinţa să exploreze ţinuturile peste care a dat.

In timpul unei expoziţii din America s'a făcut o încercare originală, construindu-se o „caravelă" după modelul „Sf. Maria" a lui Columb, şi s'a trimis acolo.

Ea s'a întâlnit în Ocean cu transatlanticele moderne. Se poate judeca mărimea lor, când se văd alături.



LITERATURĂ

Rugăminte

Lui Moş Delamare

Moşule, să-mi spui acuma
O poveste de la Mare ;
Cu Speranţe amăgite
Şi cu ochi pierduţi în zare.

Cu Fregate rătăcite,
Cu Sirene 'ncântătoare,
Cu Dorinţi neinplinite
Cu Iubiri nemuritoare.



Şi Corăbii scufundate
In adâncuri de Oceane,
Şi Catarge sfărâmate
Şi-astupate de Liane.

Cu Parâme şi cu Vele
Şi cu depărtări de maluri.
Cu Portret ţesut din Stele
Şi suspin purtat de valuri.

Spune-mi Moşule acuma,
O poveste de la Mare,
Să mă poarte 'n vis, ca spuma
Largului în zbuciumare.

SPRING

Crepuscul la Tomis

Lui Jean Bart

Pe mare 'n asfinţit...
Şi vântul
Imi poartă barca pe cărarea
Cu care Soarele şi Marea
Se 'mbrăţişează cu pământul!...

Din larg,
Ca nişte veşti urgente,
Inamoratele Sirene
Apar cu gesturi indecente
Şi 'n cinstea mea încep să 'noate
Pe spate,
Cu câte-un far aprins sub gene



Ce 'mi luminează 'n asfinţit
Temutul semn de întrebare
Cu care Marea m'a 'nfrăţit...

Iar eu —
Pornit în căutarea
Frumosului nepus în rime,
Un vagabond pe care marea
M'a scos de păr, din adâncime,
M'avânt din nou în infinit
Şi convertit
De dragul unei jucării,
M'agăţ cu mâinile de Astrul
Ce ca un pescăruş rănit
Işi moaie aripa 'n albastrul
Crepuscularei agonii...

ION MINULESCU

Geamandura

A început de-aseară geamandura
— Sub biciuirea fiecărui val —
Să urle jalnic, cât o ţine gura;
Cum urlă în pustiuri un şacal...



Ea se frământă, se zmuceşte 'ntr'una,
Să scape şi să intre l'adăpost.
Când, îngrozită, a simţit furtuna,
De ce-ar mai sta în mare fără rost?

Zadarnică i-e însă frământarea;
Din ancoră şi lanţ nu se mai scapă;
Cine-a văzut înduioşată marea,
Sau a văzut o lacrimă din apă?

Pe lângă ea, de par'că-i dau ocol,
Trec torpiloare, cargoboate grele
Şi intră 'n port, ca păsările 'n stol
Şi bărcile cu albele lor vele.

A mai rămas în mare numai farul,
Ce-o mângâie şi-i spune cu privirea:
„Când ai cu cine 'mpărtăşi amarul,
„Să-ţi pară dulce chiar nenorocirea!".

ION PLUTAŞU

SIRENA NEAGRĂ [1]

de JEAN BART

Ce senzaţie făcuse în tot portul apariţia Natei!

Oriunde se arăta creola: pe stradă, pe cheu, la plajă, atrăgea toate privirile pe urmele ei, plantă exotică, animal de specie rară.

O siluetă fină, sveltă, mlădioasă; deşi copilă încă, desvoltată bine, crescută din plin ca o plantă de Sud cu sevă bogată, tropicală.

O frumuseţe aproape sălbatică. Pielea de culoarea şocolatei. In ochi avea scânteiri de fosfor, ca ochii de pisică. Părul aspru, creţ, era de un negru cu reflexe albastre.

Un zâmbet candid, copilăresc, îi flutura veşnic pe buzele ei cărnoase, vişinii. Şi când râdea îi sclipea albeaţa şiragului de dinţi mărunţi ca la un pui de lup. Umbla îmbrăcată c'o graţie bizară. Se drapa c'o stofă indiană, în galben sau în roşu. In loc de pălărie, îşi răsucea cu artă pe cap un fel de broboadă, ca un turban de mătase aurie cu bande verzi; colţurile ridicate, ca două cornițe, îşi schimbau direcţia la fiecare pas.

[1]) Fragment din romanul „Eoropolis" de Jean Bart.

Când apărea Nata pe cheu, în ritmul unui pas elastic, poleită de lumina aurie a zilelor de toamnă, cucerea toate privirile în drumul ei spre plajă. Ochii avizi o măsurau prin geamurile birourilor din port. Binoclurile se îndreptau de pe puntea vapoarelor dealungul cheului. Femeile curioase şi fetele geloase, o spionau după perdele, cu ochii lor pismaşi. Bărbaţii, tineri şi bătrâni, cărora ea le furase, fără să ştie, somnul o sorbeau c'o voluptate ascunsă. Şi toţi, cu ochii lacomi, o desbrăcau din mers. Iar ea, neştiutoare de furtuna deslănţuită în urmă, trecea senină, sigură pe sine, păşind c'o armonie, graţioasă şi mândră ca o regină din orient. Turbanul îi da frumuseţei sale un aer biblic, oriental.

La plajă, pe patul cald de nisip, se desbrăca liniştită, c'o impudică şi senină candoare. Aproape goală, cu tricoul lipit, întins pe rotunzimile trupului ei şerpuitor; cu sânul viu, fraged, abea format, apărea în picioare, cu silueta fină, pozând lucie sub razele soarelui, în decorul mării, ca o sacră statue antică, sculptată în marmură neagră.

Cu îndrăsneală şi siguranţă, dintr'un singur salt, se arunca în apă. O clipă dispărea în mijlocul unui vârtej de spumă, şi apărea departe spintecând ritmic valurile, ca un delfin în larg. După ea, pe faţa mării, se deschidea ca în urma unei torpile vii un evantaliu imens de spumă albă, dantelată, cu rigle lungi, întinse până la ţărm.

Cei mai buni înotători se încercau zadarnic s'o ajungă. Plecaţi în grupe, ca la curse, se întreceau înnot până ce oboseau pe rând şi renunţau; storşi de puteri se înapoiau la mal.



Ea singură, departe, rămânea în larg. Culcată, întinsă ca o planşă, cu mâinile sub cap, cu ochii ţintă în albastrul cerului, fără să mişte un deget, plutea cu voluptate ceasuri întregi — era în elementul ei — lumea-i spunea: *Sirena neagră.*

Mai greu era pe uscat de cât în apă. Sirena Neagră, cum îi spuneau unii; sau Miss Şocolat, cum îi spuneau alţii, căzuse parcă din

lună pe pământ. Intrase într'o lume nouă, străină şi neînţeleasă. Privea la început în jurul ei sfioasă, nesigură, căutând să pătrundă cu mintea ei fragedă lumea văzută prin vălul magicc al tinereţii. Atâtea enigme avea de deslegat. Cu ce frică intrase în lumea asta nouă. Se temea că n'are să poată învăţa limba ţării în care debarcase. Vorbea o franţuzească muzicală, îndulcită cu un uşor accent creol. Româneşte învăţă repede. Greceşte mai greu. In patria *ei*, peste Ocean, Nata fusese crescută în şcoala catolică franceză a călugăriţelor misionare.

Şi după atâta vreme scursă, ea vedea încă seara, în pat, cu ochii pe jumătate închişi, printre gene, ca într'un vis, dormitorul nesfârşit al internatului în care-şi trecuse copilăria.

Paturile albe, înşirate la rând. Lumina palâ a candelei pâlpâind la picioarele Fecioarei de ipsos din perete. O umbră cu voalul alb al surorilor păşea mută alunecând pe luciul parchetului — rondul de noapte al maicii de serviciu.

Copilă, se trezise la mânăstirea-şcoală a misionarelor, n'avea nici patru ani când îi murise mama, muşcată de-un scorpion.

Tată-său, neştiind ce să facă, o adusese în braţe la mânăstire. Fu primită în secţia orfanelor. Crescuse acolo de mică, îngăduită, mângâiată şi răsfăţată de toate maicele, ca un mic animal sălbatic şi drăguţ.

„Păpuşa de şocolată", ageră, îndrăsneaţă şi de o sănătate voioasă, era la carte, ca şi la jocuri, cea dintâi. Sora Augustina o ocrotise c'o dragoste de mamă. Ea se legase instinctiv de maica asta duioasă, cu chipul de mucenică, întocmai ca icoana Sfintei Varvara.

Intr'o zi, pe când mergeau în câră cu şcoala la plimbare, afară din oraş, un păzitor beat, la capul unui pod, le tăiase drumul. Sora Augustina era în primejdie. Beţivul îi pusese mâna în piept şi o sgâlţâia înjurând. Fetele, înspăimântate, o luară la fugă ţipând. Singură mica Nata sări în ajutor. Se repezi ca o pisică sălbatică, zgâriind cu unghiile şi muşcând cu dinţii până la sânge. Vioae, deşteaptă, învăţase cu uşurinţă. Sârguinţa îi fusese răsplătită cu micile distincţii. Păstra cu pietate cordoane, panglicii şi medalii cu sfinţi. Creşterea religioasă îi rafinase sufletul. Fermecată din llegendele din „Viaţa Sfinţilor", prinsese gustul cititului. Trecuse dela cărţile evlavioase la literatura romanelor, mai mult sau mai puţin inocente, pe care le devora luându-le adesea pe ascuns din biblioteca şcoalei.

Ce emoţie în toată şcoala când a plecat creola. Superioara, maica stariţă, văzu cu durere planurile ei risipite. Fata asta, care părăsea comunitatea ca să se piardă în lume, fusese de mică anume educată pentru rolul de misionară creştină în colonii. Câte iluzii... şi Nata visase ca să ajungă odată să obţină şi ea voalul de mireasă a lui Christ. Schimbând brusc macazul vieţei, creola intrase într'o lume nouă. Trăia visând. Se lăsa dusă plutind de valurile vieţii. Măgulită, adulată, înota cu desfătare în farmecul eternului miraj. Căci din prima zi, fără să cunoască limba şi ţara în care debarcase, un lucru sigur înţelesese bine: era frumoasă, făcea efect.

Instinctiv simţise că are preţ, că-i admirată şi cota ei la bursă urca din zi în zi.

O droae de tineri, de felurite naţii, roiau în jurul ei. Agenţii de vapoare, curtierii levantini, din lumea comerţului maritim, n'o mai slăbeau din ochi. Toţi băieţii mai ferchesi de la birouri s'apucaseră să înveţe franţuzeşte. Amploiaţii spilcuiţi şi gravi, din lumea diplomatică a Comisiei Europene a Dunării, îi serveau regulat reviste ilustrate şi flacoane de parfum, venite fără vamă direct dela Paris.

Subprefectul, un burlac prezentabil, cărunt dar bine conservat, o plimba cu barca, discret şi cam jenat, în nopţile cu lună plină. Judele de instrucţie, un tânăr magistrat integru şi rigid, sedus şi el la urmă, se îndulcise în conversaţii lungi ţinute în franţuzeşte pe când o acompania la plajă.

Doctorul Lascu, pentru Nata îşi neglija ţânţarii. O pândea de cum ieşea din casă. Şi când nu reuşea s'o prindă, trecea atras ca de-un magnet la fiecare oră pe sub balconul ei.

Un borcan mare de lut, pentru castraveţi muraţi, era aşezat în colţul balconului, spre stradă. Doctorul, foarte miop, saluta respectos, convins că acolo-i creola în colţul ei favorit.

Păcăleala doctorului fusese răspândită în tot portul de „Leoaica" nevasta şefului vămii, care nu-l mai putea suferi pe doctor de când venise în vacanţă băetul ei cel mare: Ovidiu — fiindcă era în anul întâi de medicină, familia îi spunea *doctorul*. De aci o regretabilă confuzie de titluri şi o răceală în raporturile dintre biroul vamal şi laboratorul bacteriologic din port.

In jurul creolei se formase un fel de suită, o curte de cavaleri rivali, care o însoţea pretutindenea.

„Prinţesa Dolarilor", cum îi spuneau mulţi, atrăgea ca vraja de necunoscut, ca un ţinut străin, exotic şi misterios. In escorta adoratorilor constanţi se distingea dintre toţi un tânăr brunet, cu'n nobil nas grecesc.

Fifachi Papagalanis, pentru că debutase urît la cluburile din Atena, după o aventură galantă în lumea mare, fusese expediat de familie, la loc de pocăinţă, în Valahia, trimis pe lângă unchiul său în colonie, ca diplomat de carieră, secretar la Consulatul Elen la Dunărea de jos.

Din prima zi în care debarcase îşi cuceri titlu de arbitrul eleganţei. Cravata şi-o schimba de două ori pe zi. Sacoul turnat pe trup. Şi pantalonii albi, de tenis, călcaţi perfect pe dungă, făceau senzaţie în tot portul.

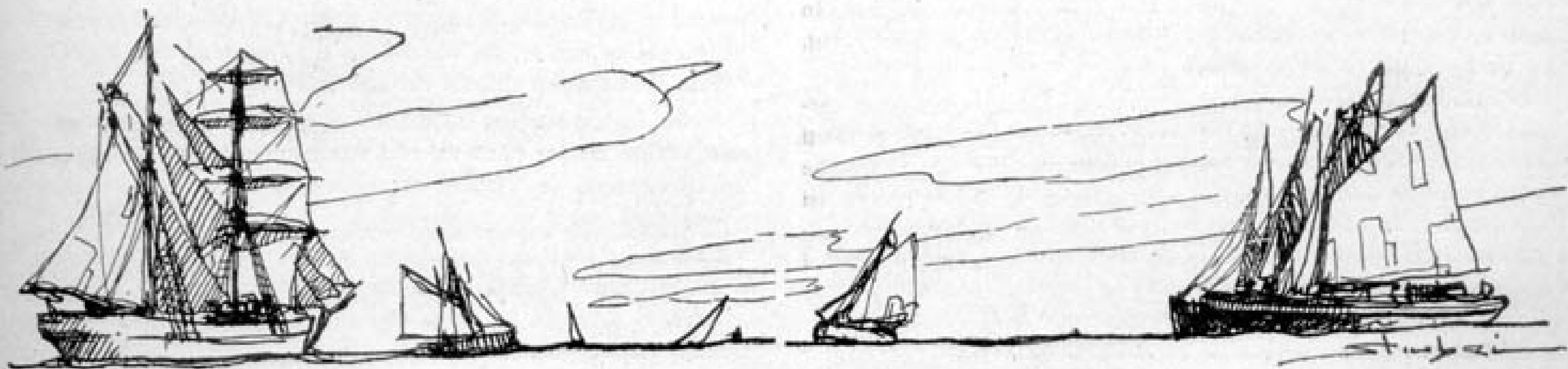
Volubil, graţios, avea o voce muzicală şi o conversaţie elegantă. Vorbea curent o franţuzească de salon şi nu-l trăda decât accentul nelipsit al veşnicului ţe grecesc.

Unchiul, consul, vechiu diplomat de carieră, curtezan tomnatic, c'o lungă experienţă în viaţă, îl descălea mereu:

— Asigură-te de tânăr, băete! Odată îţi bate norocul la uşă. „Comoara neagră" îţi stă la dispoziţie. Numai să întinzi mâna. Mergi repede la ţintă. Indrăsneala, voinţa cuceresc femeea cea mai tare. Americanul e un vulpoi bătrân, dar n'o să aibă încotro, va fi forţat la urmă să cedeze...".

Nata însă rămânea aceiaşi. Senină, egală. Cu zâmbetul ei dulce, cu aceaş francheţă şi candoare le vorbea la toţi, fără să arate vre-o preferinţă nici unuia din suspinătorii care compuneau suita. Şi ochii ei fosforici, strălucitori de tinereţă şi sănătate, păstrau aceeaş privire curată, îndrăsneaţă şi nevinovată.

Nimic nu ascundea, pentru că nu avea nimic de ascuns.



CRONICA

Turismul de apă

Turismul e un cuvânt proaspăt introdus în vocabularul românesc.

N'a ajuns încă să fie cunoscut de marele public şi nici nu-i luat în serios de către gravii cârmuitori ai ţării.

In alte părţi ,de multă vreme statul şi particularii se preocupă de aproape de chestia turismului, care constitue de fapt o importantă problemă economică, culturală şi politică.

Oraşe, regiuni, ţări, ştiu să tragă mari foloase din turismul organizat cu pricepere şi abilitate. Ar fi o întreagă ramură de activitate românească de care noi până acum nu ne-am ocupat de loc.

•

Deocamdată să aruncăm o privire numai asupra turismului de apă.

Marile companii de navigaţie, cari s'au îmbogăţit pe vremuri transportând emigranţi şi mărfuri, astăzi lucrează în pierdere.

Spiritul comercial a născocit însă noui mijloace de atracţie şi câştiguri.

A intensificat propaganda şi reclama pentru a atrage lumea, a



Pe vaporul «Principesa Maria» în excursie.

deschide pofta călătoriilor pe apă, a ademeni oameni din toate păturile sociale să facă escursii cu vapoare în cuprinsul ţării şi dintr'o ţară în alta.

Unele companii de vapoare au ajuns să introducă sistemul biletului de călătorie plătibil în rate.

Altele au imaginat nişte călătorii de surpriză. Nici călătorii, nici căpitanul vaporului nu ştiu unde au să meargă. Numai în largul mării se deschide plicul secret pentru a se afla care-i destinaţia vaporului.

Ziarele sunt pline de reclamele birourilor de turism şi a companiilor de navigaţie ca să momească lumea spre fiordurile Nordului şi spre antichităţile Orientului.

Nu-i destul să se facă afişe decorative cu itinerare de plecare şi sosire a vapoarelor în curse regulate. Se cere mai mult: se caută a provoca dorul de ducă, a atrage, a creea noi curente de călătorii.

S'a recurs şi la literatură. Scriitori mari sunt trimişi în călătorii pe cari le descriu pentru a deschide pofta cititorilor să călătorească. O societate grecească de navigaţie intră în legătură cu grupul intelectual de la *Nouvelle Revue Francaise* şi trimite la Marsilia un vapor de pasageri pentru o escursie în Arhipelagul grecesc.

Ca să facă pe cetăţeanul unei ţări străine să dorească a veni în insulele greceşti locuite odinioară de semizei şi ciclopi, pentru a-l atrage să vadă locurile unde a trăit Pericle, Demostene, Platon şi Safo, nu era destul să se facă obişnuita, recea reclamă.

Maniera de stil comercial a agenţiei vapoarelor, a căpitanului sau a directorului general al societăţii, nu ajunge să ispitească publicul.

In combinaţie cu revista franceză, abila direcţie a vapoarelor greceşti a făcut să apară o serie de articole scrise de un mare literat, care a reuşit să evoce într'un admirabil stil clasic frumuseţile antichităţi elene.

Dar la noi?

Navigaţia fluvială şi maritimă — ca şi C. F. R. — formează servicii de stat; deci în exploatare nu poate să predomine spiritul comercial. E de prisos să mai arătăm calităţile de bun gospodar ale Statului. Dacă pierde sau câştigă serviciul de exploatare, funcţionarii de stat primesc acelaş salariu — sau mai bine zis trebue să primească.

Turismul n'a intrat până acum în preocupările direcţiilor respective.

Pe Dunăre, bunicii noştri cari nu aveau încă drum de fier, se serveau de vapoarele societăţii austriace (D. D. S. G.).

Astăzi călătoriile pe Dunăre, cari se făceau de nevoe, se fac de plăcere.

N. F. R. (Navigaţia Fluvială Română) nu are vapoare de pasageri amenajate pentru curse lungi pe Dunărea de sus, spre Viena.

Liniile circulate cari câştigă sunt numai pe Dunărea maritimă (Brăila-Sulina-Vâlcov) în regiunea unde nu sunt căi ferate. Lumea este nevoită să meargă pe apă.

Vapoarele româneşti pe Dunăre îşi fac în conştiinţă cursele, după program, cu sau fără călători. N. F. R. n'a luat niciodată iniţiativa excursiilor pe apă. Dacă uneori se fac, ele se datoresc societăţilor particulare care închiriază câte un vapor sau intervenţiilor autorităţilor.

Cu ce dificultăţi, şi enervare chiar, se fac asemenea escursii „căci toţi cer reducere dacă nu gratuitate" îmi spunea un funcţionar de stat plictisit de mulţimea care invadează şi murdăreşte vaporul ţinut curat, legat luni întregi la mal.

•

S. M. R. (Serviciul Maritim Român), odinioară fala României în Orient, astăzi în tristă decădere, pierde pentru că nu şi-a reinoit vapoarele şi pentru că, în general, numărul călătorilor pe această linie orientală s'a micşorat din anumite pricini, economice şi politice.

Şi totuşi avem o situaţia destul de favorabilă pentru tranzitul mărfurilor şi turiştilor în Orient.

Suntem în cea mai aproape vecinătate pe apă de punctele de atracţie turistică: Stambul, Atena, Cairo, Erusalim.

Din toate părţile lumei turiştii vin spre Orientul apropiat.

Ce-a făcut S. M. R. să atragă curente de turism pe la noi spre Orient? Dacă Englezii, Francezii, Italienii nu prea au de ce să ia drumul prin România, apoi Polonezii, Cehoslovacii, Germanii şi turiştii ţărilor baltice, pe la noi li-i mai aproape să treacă în Orient.

Prin Constanţa e drumul cel mai scurt.

S. M .R., care trebue să-şi facă o intinsă reclamă în limbile ţărilor vecine, nu are până azi nici măcar un ghid în româneşte, pentru ca cetăţenii din Ardeal să afle că pe lângă vapoare nemţeşti şi ungureşti umblă şi vapoare româneşti pe Dunăre şi Mare.

Fără să se facă nici o propagandă în Polonia, ne-am pomenit cu o mulţime de Polonezi atraşi de soarele Mării Negre, la plajele noastre. E drept că pe mulţi i-au supt ploşniţele şi i-au stors speculanţii staţiilor noastre balneare. Dar ei singuri, fără să-i tragem

noi de mânecă, au venit să ne deschidă o nouă perspectivă de viitor.

Bulgarii, cu stăruința lor, au început o propagandă serioasă ca să atragă lumea spre Varna.

La noi, înalții și gravii funcționari superiori din respectivele direcții, privesc cu dispreț și ironie la orice mijloc de propagandă; le repugnă reclama comercială, care nu șade frumos unei instituții de stat. Un lux, bani aruncați pe gârlă sunt cheltuelile de reclamă.

„După ce serviciul pierde să mai dai și bani pentru reclamă!" argumentează cu o absurdă logică onor. direcția indignată.

Ne învârtim dar într'un perfect cerc vicios. Ne vom hotărî să rupem acest cerc, să schimbăm ruginita mentalitate etatistă, să ne folosim de experiența altora mai cuminți decât noi?

Dar trebue să fim drepți. De câteva zile s'a anunțat prin ziare că s'au introdus bilete C. F. R. cu preț redus în combinație cu N. F. R. pentru excursii la Porțile de iFer și în Delta Dunării, iar S. M. R. a redus prețurile cu 30 la sută.

Din partea Ligei Navale Române salut cu toată bucuria acest început, dar îmi rezerv dreptul de a vorbi altă dată mai pe larg despre aceste două măsuri luate de Regia Porturilor și Căilor de comunicații pe apă.

Yacht-Club la Snagov

S'a inaugurat la Snagov un Yacht-Club.

Inainte de război o asemenea știre ar fi alimentat zeflemeaua românească. Astăzi, când marea întindere a lacului Snagov este pusă în valoare, organizarea unui sport nautic pe lac este foarte naturală.

Și mâine, când se va curăți lanțul lacurilor din jurul Capitalei, răspândirea sportului nautic în marele public bucureștean va fi o necesitate.

Un grup de amatori a înființat o societate; și-au întocmit un atelier de bărci; au construit un pavilion original într'o poziție pitorească, la marginea pădurii, pe malul lacului.



Pr. Valentin Bibescu.

La inaugurarea acestui club a asistat și d. primar care, bucuros de realizările făcute, a promis tot sprijinul pentru desvoltarea sporturilor de apă.

Deși Capitala noastră nu-i așezată nici la munte nici la mare, are în jurul ei destulă apă și pădure.

E curios chiar cum nici unul din părinții Capitalei nu s'a gândit până acum să organizeze pădurile și lacurile din apropiere, pentru ca poporul să se bucure de pitorescul și binefacerile naturii.

Distracția este tot așa de necesară ca și pâinea.

Modul cum trebue poporul să-și petreacă orele libere, este o mare problemă socială de care statul și comuna trebue să se ocupe serios.



D. Inginer N. Caranfil.

Nu există nici un alt sport în lume care să dea satisfacții mai complecte ca sportul nautic. Vâslind, toți mușchii se pun în mișcare. Câștigi elasticitate, supleță, vigoare.

Manevra pânzelor pe apă formează ochiul, sângele rece, stăpânește nervii, desvoltă curajul, spiritul de inițiativă pentru decizii prompte; dă ființei omenești putința de a conduce.

Sportul nautic stabilind cea mai perfectă armonie dintre spirit și corp, este numit regele sporturilor și sportul regilor.

Cu drept cuvânt se poate zice că acest sport este științifizat. Dar în loc de a fi încătușat în laboratoare el se practică în sânul larg al naturii, într'un mediu fizic pur — în largul mării nu există praf și nici microbi.

Acest sport este oare numai apanajul miliardarilor? Nici de cum. Bărci se găsesc după toate pungile. Aceleași satisfacții poți avea în mica barcă, pe care singur o conduci, ca și miliardarul care face turul lumii în yachtul său somptuos ca un palat flotant.

O barcă, un cuter, un mic yacht, costă mai puțin decât un automobil — și slavă Domnului automobile avem destule. Turismul de apă are mai puține cheltueli decât turismul automobilistic.

Umblând ca melcul cu propria ta casă, scapi de ploșnițele hotelurilor și de otrăvurile birturilor. Ai patul și tacâmul tău în casa ta flotantă.

Turismul în general, și mai cu seamă cel de pe apă, este prea puțin desvoltat în publicul românesc, deși natura a fost cu țara noastră destul de darnică în pitoresc și originalități.

Acest sport salutar a fost popularizat mai în toate țările, a intrat în propramele școlare și în educația publică.

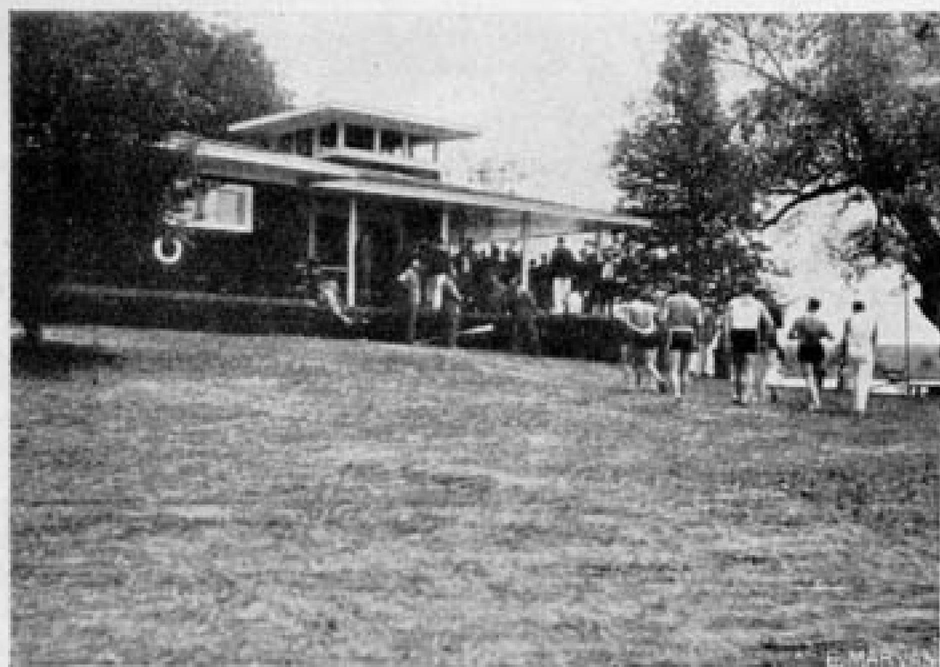
Chiar țările cari nu au deschisă nici o fereastră la mare și-au desvoltat sportul nautic pe râuri și lacuri.

Pe oglinda lacurilor elvețiene, pe marele lac Balaton din Ungaria, mii de pânze se încrucișează în adierile capricioase ale vântului.

Cele câteva începuturi făcute la noi — printre care acum numărăm și pe Yacht-Club București — merită toată admirația, și trebuesc ajutate sub toate formele pentru a se putea populariza și în România sportul nautic.

Curăţirea şi organizarea lacurilor din jurul Capitalei deschide perspective nebănuite încă de bucureşteni.

Comitetul şi Membrii fondatori ai Yacht-Clubului Bucureşti D-nii: Valentin Bibescu, Preşedinte; N. Caranfil, Vice-Preşedinte; G. Creţeanu, casier; Iliescu-Brânceni, secretar general; Luigi Ferrero, comisar al materialului; Ed. Boxshall; Ogilvie; Miclescu-Brăescu; G. Focşeneanu.



Sediul Y. C. B. din Snagov.

Membrii fondatori: Ausnit Ed.; Auşnit Max; Brăescu Radu; Bujoiu Ion; Carlier Ferdinand; Cantacuzino Ion; Cerkez; Cruţescu Alf.; Doicescu Oct.; Dragomireanu; Duca N.; Ferrero Renato; Fournaraky Robert; Frumuşeanu Dinu; Gafencu Gr.; Germani D.; Gherghel M.; Ghiţescu Amedeu; Gigurtu Ion; Grouchy A.; Grueff; Heliade Mircea; Irimescu Radu; Madgearu Virgil; Mircescu Lt.; Parsous I. I.; Prager Emil; Negulescu Paul.

J. B.



Cu eola pe Snagov.

Yachtul American „Camargo"

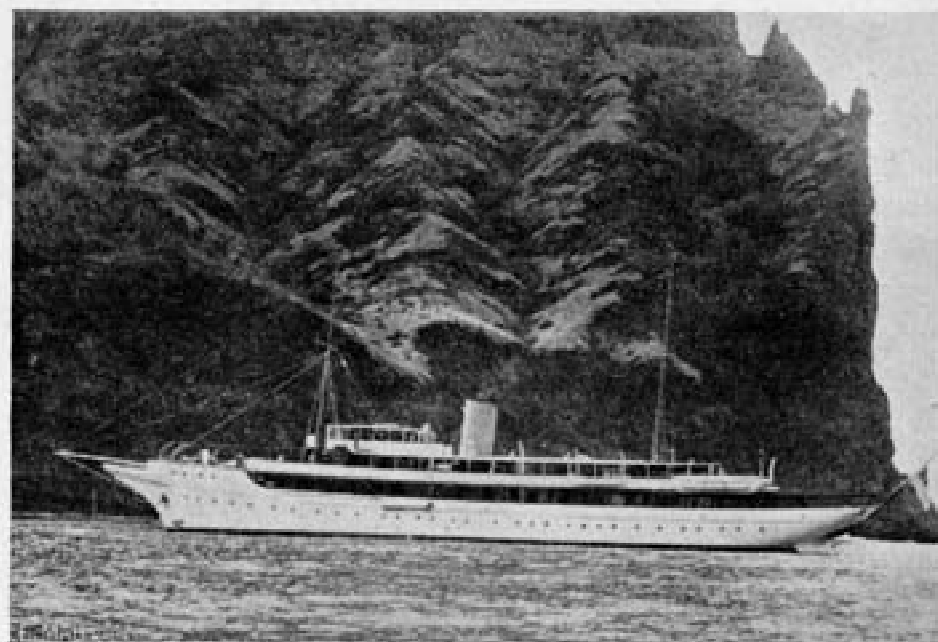
In ziua de 22 Mai a. c. a sosit în portul Constanţa Yachtul *„Camargo"*, proprietatea d-lui *Iulius Fleichman*, un rege al cauciucurilor din *Cincinati*.

Vaporul este înscris la Yacht-Club New-York.

La sosirea în portul nostru a fost de complimentat din partea Yacht-Clubului Regal Român. La bord am fost primit de proprietar, odată cu ataşaţii militari american şi englez. Primirea a fost dintre cele mai ospitaliere, iar d-l Fleichman a fost plin de atenţiune. Proprietarul, om de vreo 36 ani, este însoţit la bord de soţia şi doi copilaşi, precum şi de un singur musafir.

Datele şi interiorul vasului, mi-au fost arătate în detaliu. Vasul a costat 1.000.000 dolari. Tonaj 960. Pescaj 16 picioare. Lungime 268 picioare. Propulsia se face cu motoare Dissel. Posedă două motoare a 800 opt sute H. P. şi cari imprimă vasului viteza de 12 noduri pe oră. Este înzestrat cu compas gyroscopic *„Sperry"*. Radiogoniometrie, frigorifer, precum şi o flotilă de şease şalupe, din care una este amenajată pentru pescuit. Echipajul vasului este compus din 38 oameni, toţi marinari încercaţi şi cunoscători ai globului. D-l Fleichman, ne poartă de sus de pe puntea superioară până în cele mai tainice încăperi din fundul vasului. Este o defilare continuă prin încăperi somptuoase. Pretutindeni sunt covoare, tablouri, bibelouri, şi tot ce poate încânta ochiul, păstrând totuş acea atmosferă intimă de confort casnic.

Pe puntea principală se găseşte camera de dormit „bed-room", având în borduri băile şi garderoabele, în cari numai la d-na Fleichman, am zărit seria de rochii puse pe umerare cam la 180—200 rochii, în toate nuanţele. Urmează „living-room" o sală cu pian,



bibliotecă şi cu tot ce poate fi mai agreabil. In continuare urmează o elegantă sufragerie „dining-room". Tot pe această punte, înspre pupa, se găseşte într'o cabină un patefon imens, care aşează şi ridică singur plăcile, şi dela care pornesc cablurile difuzoarelor de mătase, discret aşezate în fiecare cabină. La pupa, sunt plante exotice, luate în trecerea Yachtului din arhipelagul Solomon din seria aquaticelor. Nu au rădăcini, şi sunt pur şi simplu atârnate, trăind şi desvoltându-se din umiditatea atmosferei.

Un divan imens la pupa, în faţa căruia se găseşte o mobilă întreagă de grădină pe covoare de bambu.

Urcăm pe puntea superioară. Lustru şi lux. Incăperile rezervate copiilor, au la dispoziţie o armată întreagă de jucării. Costul lor, cred că este mai mare ca solda subsemnatului pe un an. Tot pe această punte se găseşte sala de gimnastică, înzestrate cu aparate aduse din Germania, cuprinzând: biciclete, aparate de tracţiune, centuri de slăbire şi cal mecanic, ce simulează toate felurile de mers, în trap sau buestru. Alături se găseşte nelipsita bae, care aci se întrece în numărul robinetelor.

In fine, trecem în cabina de navigaţie, care cuprinde formidabilul număr de 2.000 (două mii) hărţi. Orice părticică a globului se găseşte aci redată pe o hartă completă, iar Comandantul o poate etala în mai puţin de câteva minute. In urma cererei mele mi se arată harta globului cu drumurile şi voiajurile parcurse. Privesc şi am un moment de absenţă. Este poate efectul nostalgiei de ducă şi hoinăreală de milionar, de care ori ce om şi mai ales un marinar, poate fi cuprins.

Harta globului este străpunsă de siajul creionului, care marchează drumul pe partea cealaltă a globului până la noi.

Din punctul de plecare (Wachsinton, la 1 Oct. 1931) Yachtul s'a îndreptat spre insulele Bermude, de unde apoi a trecut în arhipelagul Bahamei şi al Antilelor, canalul de Panama. Din capătul canalului, din spre Pacific, Yachtul „Camargo" străbate equatorul, trecând în emisferul Sud. Se opreşte prin toate insulele la voia capriciului. Ating insulele Fidgi, noile Hebride, noua Caledonie şi apoi scoboară în regiuni mai reci ; vasul este dublat cu plută, asbest şi lemn. Apoi abordează la Sidney; iar de aci se îndreaptă spre insulile Solomon, Noua Guineea, Moluche şi se opresc tocmai la Singapore. După un popas mai lung atinge insula Ceylan, apoi Bombay ; apoi se îndreaptă spre golful Aden, după care străbate canalul Suez. Se opreşte pe coastele Palestinei, după care trece Dardanele şi Bosforul punând capul pe portul nostru Constanţa. Aci soseşte în ziua de 22 Mai a. c.

Oaspeţii Yachtului „Camargo" debarcă aci spre a vizita ţara noastră, după care apoi va ridica ancora spre a continua voiajul în jurul Europei.

Am admirat splendoarea acestui yacht, adevărat palat flotant, pe care l-am părăsit cuprins de melancolie. Lt. GHEZZO ED.

Barca „Sofia"

Cine trecea, până acum câţiva ani, pe la gura Dunărei trebuia să cunoască pe *Barba Spiru Baratcioglu*, şeful piloţilor dela Comisia Europeană.

Adevărat lup de mare: a servit peste 50 de ani. Trăeşte la Sulina ca şef pilot *onorific*. Un marinar interesant despre care ne vom ocupa altă dată. Pătimaş manevrier, la toate cursele de bărci unde lua parte cucerea premiul întâi cu barca sa „*Sofia*".

Il lăsăm pe el să ne povestească succesele din trecut :

„In anul 1902, mi-a sosit cu un vapor al Companiei Courtgi, barca ce comandasem la Mitiline. Era lungă de 9 metri şi lată de 3 metri, avea punte, şi 'n partea dinapoi cabină destul de comodă, puteam sta înăuntru în picioare şi ar fi putut adăposti 3 persoane. Cabina era de vre-o 40 cm. mai înaltă ca restul punţei. Am confecţionat pânzele şi restul accesoriilor aci în Sulina. Doriam cu orice preţ să nu fie întrecută de nici o altă barcă cu pânze, şi 'n acest scop am prevăzut-o cu, o randă mare, o contra randă deasupra primei, şi 3 flocuri. Am botezat-o „SOFIA", dându-i numele ficei mele.

In luna August a aceluiaş an barca mea era gata, şi am luat parte la regatele din Sulina, câştigând premiul I-iu. Era pe atunci în Sulina, Comisar Maritim d-l Căpitan Focşa, iar la Constanţa, Căpitan de port, d-l Căpitan Mihuţ Triandafil.

După victoria de la regatele din Sulina, am plecat la Constanţa, iar de aci la Varna, unde erau regate de bărci. Am concurat şi am câştigat şi aci premiul I-iu. Mi s'a oferit o statuetă de bronz cu pavilionul bulgar.

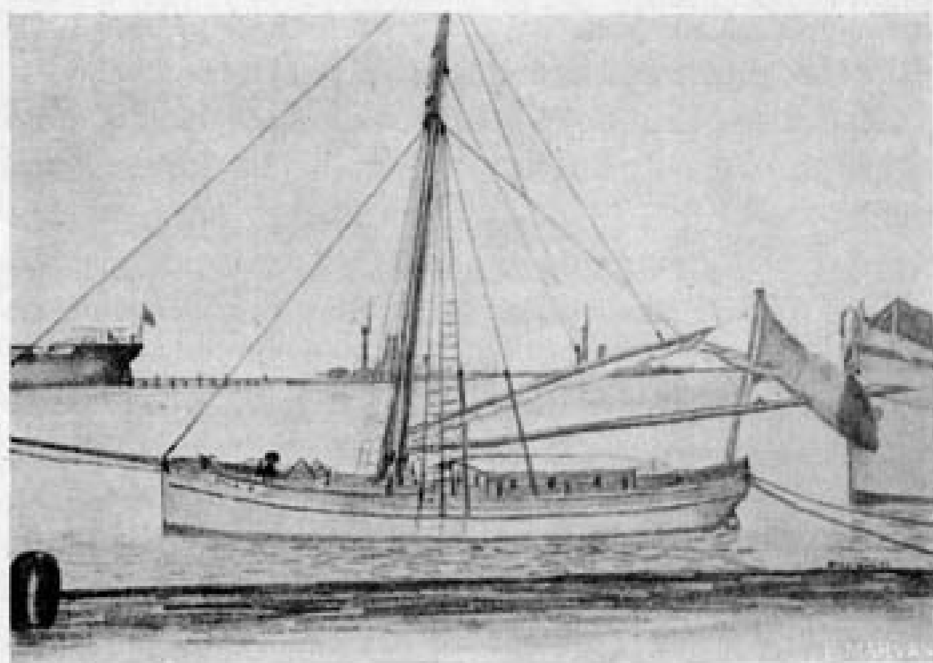
In vara anului următor fiind regate la Constanţa, am pregătit din timp barca, trebuia să mă duc, eram sigur că voi câştiga şi aci căci, barca mea se arătase invincibilă manevrată de mine. Intr'adevăr am câştigat premiul I-iu. Mi s'a oferit o sumă de bani de către autorităţi, iar mai târziu pentru aceaşi victorie, am primit la Sulina de la staţionarul rus „*Psezuape*" ce se afla acolo, un tunişor de bronz.

In vara anului 1904, am plecat la insula Cerigo, la Sud de capul Matapan din Grecia, pentru a lua parte la regatele ce aveau loc acolo, cu ocazia serbărilor nautice greceşti.

Plecând din Sulina nu m'am abătut nicăeri, am tras direct la Constantinopol şi apoi fără altă escală, la insula Cerigo. Şi aci barca mea Sofia a luat tot premiul I-iu, concurând cu multe bărci de talia ei şi de toate pavilioanele. Plecând pentru Sulina, m'am oprit la Constantinopol şi Constanţa.

570 mile parcurse fără escală de barca „SOFIA".

Era prin luna Iulie 1895, sosise în Sulina din susul Dunărei un vaporaş mic, cam de 10—12 metri lungime. Proprietar era un american, vaporaşul îl cumpărase în şantierele din susul Dunărei. La întrebarea mea de şef pilot, de ce avea de gând să facă, spunându-mi că va pleca la Pi-



reu imediat ce îi vor fi gata proviziunile, i-am atras atenţiunea că vasul său nu este făcut pentru mare şi ar fi bine să renunţe.

De altfel şi lumea care se strânsese pe mal în faţa vaporaşului, discutau cu aprindere, în cunoscători, dacă va putea sau nu ţinea mare. Doar nu degeaba locuesc ei pe malul apei ; cu toţii se cred marinari pricepuţi. Este foarte interesant să asculţi retras înapoia mulţimei ce se strânge la mal să privească manevra unui vas; vei auzi imediat din mulţime, discuţii asupra manevrelor ce trebue să execute vasul. „Iată, vedeţi, acum va stopa, acum va pune „toată cârma la dreapta, acum trebue să pue toată viteza „înainte, acum trebue să stopeze şi să pue maşinele înapoi „poi că, de nu, intră cu prova în cheu"— şi 'i vezi bine, spun cu atâta convingere, însoţind spusele cu gesturi din cap şi din mâini, că te 'ntrebi când vezi că vasul a întors fără să i se întâmple nimic, cum de a putut să scape. Explicaţia dacă eşti atent o ai tot dela mulţime, auzi imediat grupul : a avut noroc, a scăpat ca prin minune ,ca şi când

Căpitanul şi pilotul vasului nemanevrând cum spuneau ei riscau să avarieze vasul şi numai o minune l-a salvat.

Cam aşa se făcea critica şi cu vaporaşul americanului; părerile erau împărţite, unii spuneau că va merge, alţii că nu.

Vaporaşul avea o imersiune în apă deabia de 2 picioare engleze, iar partea deasupra apei şi cabina erau de cel puţin de cinci ori pe atât, acesta era defectul pentru care am repetat proprietarului să nu iară la mare cu el.

După câteva zile de la plecarea lui am avut vestea tristă că, se înecase în dreptul Iniadei, şi în trecere vaporul ungar, „*Kelet*", pescuise, colaci de salvare şi alte obiecte din inventarul vaporaşului, ce pluteau.

Atunci m'am hotărât să fac cu barca mea SOFIA un voiaj lung, o traversadă mare, fără oprire, să arăt tuturor că numai omul de meserie şi cu material bine apropiat poate face ceva deosebit. Intr'adevăr, nu era o glumă drumul dela Sulina la Trebizonda ce mă hotărâsem să fac cu o simplă barcă.

Exact la o săptămână dela plecarea din Sulina a vaporaşului american, am părăsit portul lăsând pe mal soţia plângând şi prietenii urându-mi voiaj bun.

Cinci zile şi cinci nopţi am mers, din care una am bătut pe loc, în mijlocul valurilor de Est, în faţa Ialtei, vântul căzuse.

A şasea zi dimineaţă am intrat în Trebizonda, parcursesem 570 mile marine. Am telegrafiat alor mei şi ne-am odihnit 2 zile.

Am mai vizitat porturile Siurmeneh la 22 mile şi Rizeh la 60 mile la est de Trebizonda, considerând abia aci partea întâi a voiajului terminată.

Am început înapoerea cu o cursă de noapte; am plecat de cu seara din Rizeh şi dimineaţa sosiam la Platana la 7 mile la Vest de Trebizonda. Am mai vizitat pe coasta de Nord a Anatoliei porturile, Samsund, Benderaklia şi Alapli, odihnindu-ne şi înprospătând proviziile. De la Alapli am luat largul trăgând direct pentru Varna, navigând timp de două zile şi două nopţi. După Varna am mai vizitat Balcicul şi Constanţa.

Se împlinea tocmai 40 de zile de la plecare când am sosit în Sulina.

In anul următor am fost cu barca „Sofia" la Burgas, şi de aci la Constantinopoli pentru a lua parte la regatele de acolo.

La Constantinopoli era un englez, anume Whitel Reshall, care avea o barcă cu pânze cu care în mod regulat de ani de zile câştiga premiul I-iu la regate, cu el deci trebuia să mă măsor de data aceasta. Am pregătit barca şi la ziua hotărâtă am învins pe englez luându-i circa 100 de metri înainte. Rezultatul a fost că, englezul m'a convins şi i-am vândut barca pe suma de 60 de lire sterline. M'am înapoiat la Sulina cu vaporul de pasageri din Constantinopole unde fusesem cu barca mea „Sofia".

M. TH.

Activitatea Yacht Clubului Regal Român (1921—1932)

Acest club a luat fiinţă în 1921 din iniţiativa mai multor ofiţeri de marină, ca să trezească şi în public dragostea de apă ce i-a atras pe ei în alegerea carierii. Iniţiatorul a fost Căpitanul (pe atunci) Bărdescu Ion şi apelul lansat de inimoşii camarazi nu a rămas fără răsunet.

Cu banii adunaţi s'a cumpărat un cuter vechi „*Isis*" şi în August 1921 se pun bazele clubului sub preşedenţia A. S. R. Principele Carol, moştenitorul tronului, vice-preşedinţi d. Amiral V. Scodrea şi d. I. Cămărăşescu.

In Martie 1924 are loc o adunare generală prezidată de A. S., când Yacht Clubul devine Yacht Club Regal, prin acceptarea M. S. Regelui Ferdinand de a fi preşedinte de onoare.

Cu toate silinţele, activitatea clubului lâncezeşte. Totuşi în 1926 se cumpără cuterul „*Lusia*" şi 5 *sandwouri*, — care fiind vechi în 1928 se reformează. In 1928 se cumpără cuterul „*Domniţa Ileana*", care a costat 200.000 lei.



Yachtul «Isprava».

Unul din dezideratele Y. C. R. prevăzut în statut, înfiinţarea unei Ligi Navale pentru propaganda maritimă, a fost împlinit, astfel că Y. C. R-ul şi-a rezervat doar partea pur nautică, lăsând L. N. R. propaganda, lucrând însă mână în mână, chiar în acelaşi local donat de Ministerul de Răsboi.

Din 1930 Y. C. R. sprijinit de preşedintele său A. S. R. Principele Nicolae, reuşeşte a realiza câteva puncte din bogatul său program. A. S. R. Principesa Ileana donează cuterul „*Izbânda*" de 6 m. lungime şi înscrie în parcul de cutere al Clubului un al doilea cuter „*Iscoada*".

In acelaşi an se repară cuterul „Domniţa Ileana" şi se face un hangar de adăpost, aşa încât membrii au avut la dispoziţie trei cutere cu care se eşea zilnic în mare.

In campania 1931—1932 Y. C. R. arborează flamura sa pe al pa-

trulea cuter „*Vall*", proprietatea A. S. Imp. Arhiducesa Ileana, dăruit de Corpul Grănicerilor cu prilejul căsătoriei A. S. R.

Se obţine gratuit un teren în portul Constanţa pentru crearea unui cheu, a unei cale şi a unui mic bazin.



Coterul «Iscoda».

La 25 Iulie 1931 două din unităţile Y. C. R. „*Isbânda*" şi „*Domniţa Ileana*", surprinse de furtună în larg, au avut prilejul să-şi arate calităţile nautice şi să dea încredere multora. Deşi vântul sufla cu rafale dela Nord, rupând lanţurile ancorelor distrugătoarelor, totuşi „*Domniţa Ileana*" cu velatura de furtună, a reuşit să se refugieze la Mangalia, iar „Izbânda" să se ţie la larg, urcându-se prin volte până la Constanţa.

Aceasta este în rezumat activitatea Y. C. R. care îndeamnă pe toţi membrii înscrişi să se folosească de cuterele ce li se pun la dispoziţie. Iar cei cu dare de mână îşi pot aduce propriile îmbarcaţiuni, cari vor fi adăpostite în hangarele clubului.

Orice lămuriri se pot căpăta dela d. Lt. Ghezzo Eduard, casierul şi comandantului parcului de cutere, fie la sediul Y. C. R., Hotel Carol, fie la bricul „Mircea", Constanţa.

(După istoricul întocmit de d. *Locot. Ghezzo Ed.)*

Clubul nautic „Marina"

Clubul sportiv „Marina", în afară de secţiile de tenis şi foot-bal, înfiinţează din iniţiativa locot. Mocanu, secţia de *innot*. Această secţie nautică, este recunoscută oficial de Federaţia de nataţie din Bucureşti.

Clubul a luat parte la concursurile de nataţie organizate de Soc. Generală a Funcţionarilor Comerciali din Constanţa, unde echipierii noştri au câştigat toate premiile, în medalii şi diplome. In luna August, anul trecut, echipa noastră, la Maratonul Naţional dela Brăila, cucereşte toate cupele şi premiile instituite, reuşind a se clasa ca cea mai tare din toate echipele.

Merită a fi menţionat, căpitanul echipei, *Spânu Teodor*, care cucereşte în mod categoric cupa de viteză 800 m., cupa pe 21 km. Brăila-Galaţi şi face marea distanţă de 42 km: Brăila-Reni, clasându-se şi aci întâiul. Se disting de asemenea echipierii: Sima G. Vasilov Gr., Postolache, Octavian, Sandu şi Taune. Aceştia din urmă reuşesc a se plasa în clasament imediat în urma lui Spânu Teodor. E de remarcat că la cursa de 42 km. Brăila-Reni, nu au concurat decât echipierii clubului „Marina", celelalte cluburi neînscriindu-se.

Faţă de rezultatele care ne-au adus mari satisfacţii, clubul nostru prin antrenament continuu speră, ca şi în anul acesta să poată lua parte la toate concursurile la care vom fi provocaţi, dacă vom avea oarecare sprijin moral şi material.

Locot. ED. GHEZZO
Preşedintele Clubului Nautic

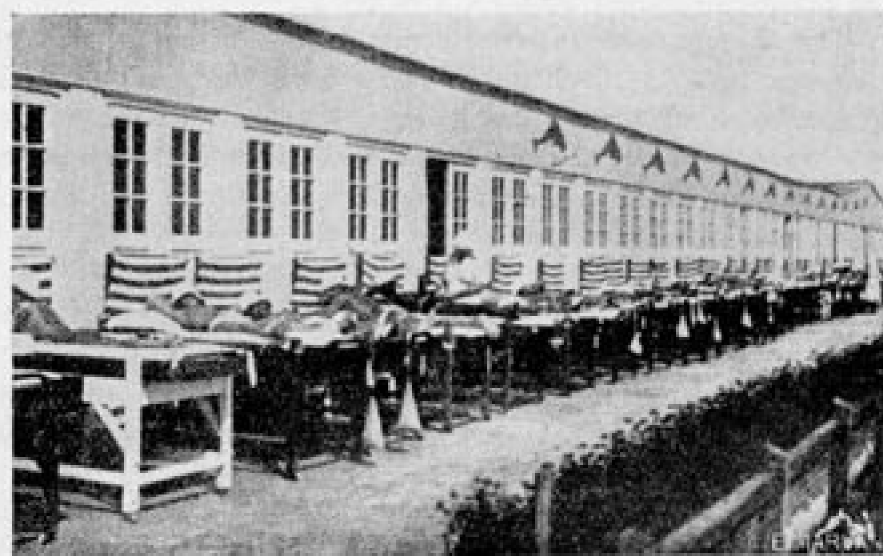
Sanatoriul maritim Techirghiol (Carmen Sylva) al Soc. C. T. C.

Societatea C. T. C., — pentru combaterea tuberculozei la copii,— recunoscută ca persoană morală şi juridică, şi pusă subt înalta ocrotire a M. S. Regina Maria, a fost întemeeată din iniţiativa Doamnei Maria Balş în 1908.

Astăzi afiliată Societăţii pentru profilaxia tuberculozei, îşi păstrează totuşi organizaţia autonomă şi patrimoniul particular. Conform statutelor, Soc. C. T. C. este condusă de un consiliu de administraţie, care deleagă puterile sale unui comitete de direcţie; în 1930 preşedinte este prof. dr. I. Cantacuzino, vice-preşedinte prof. dr. M. Manicatide, iar casieră Doamna M. Balş. Adunarea generală a membrilor examinează în fiecare an gestiunea precedentă şi votează bugetul.

Sediul societăţii C. T. C. este la *Bucureşti ,strada Buzeşti, 100.*

Sanatoriul Soc. C. T. C. — Pe terenul de 10 ha. cedat Societăţii în plină proprietate de Ministerul Domeniilor şi situat între Mare şi lacul Techirghiol, s'a ridicat al treilea şi cel mai însemnat aşezământ al Soc. C. T .C., — *sanatoriul* său maritim, adevărată „colonie" sanitară pe care călătorul de astăzi o întâlneşte la capătul drumului de fer Constanţa-Carmen Silva. Acolo unde în 1908 ţărmul nisipos al Mării abea era acoperit ici, colo de erburile stepei dobrogene, se înalţă acum, unele lângă altele, zidiri trainice de piatră, clădirile *sanatoriului C. T. C.*, cărora vegetaţia bogată dimprejur le dă în timpul verii o înfăţişare primitoare, plină de neaşteptată viaţă şi voioşie.



Veranda de solarizare.

Climatul localităţii cu ploi mai mult rare, cu vânturi de obiceiu destul de potolite, suflând mai des dispre mare, cu media anuală de 120 zile de soare (599 zile în toată perioada 1926—1930) se potriveşte foarte bine pentru cura de aer marin şi de soare, atât de indicată în cazurile de tuberculoză chirurgicală.

Clădirea principală, cu două caturi, este sanatoriul propriu zis, a cărui faţadă orientată spre Sud-Est, îl face să fie expus mai mult

soarelui şi aerului marin. Această clădire se compune dintr'o parte centrală şi o aripă ,cea de a doua aripă nefiind încă ridicată din lipsă de fonduri. Aşa neterminat, sanatoriul are saloane încăpătoare pentru 120 copii, o sufragerie în care pot avea loc 200 persoane şi mai cuprinde laboratorul, farmacia, sala de radiografie, sala de operaţii şi de pansamente, bine înzestrată.

Instalaţia de băi, — apă comună, apă sărată din lac şi băi de nămol, — se găseşte într'o anexă legată direct cu clădirea principală.

O galerie de cură, cu 80 paturi şi câteva săli anexe indispensabile, cu uşi care pot fi închise la nevoe în dreptul fiecărui pat şi cu



Băi de soare la plaje.

o terasă pe care pot fi scoase paturile cu *imobilizaţi*, permite acestora să petreacă aici toată vara, în vecinătatea imediată a mării.

Un pavilion cu 14 paturi servă ca pavilion de izolare, pentru fiecare serie de nou sosiţi, ca şi pentru cazurile suspecte sau de boli molipsitoare ivite în sanatoriu.

Sanatoriul este pus subt conducerea unui medic-director, ajutat de un medic secundar şi de personalul auxiliar: sub-directoară, interni, supraveghetoare, infirmiere, etc.

Instrucţia şi educaţia copiilor în timpul internării lor sunt asigurate mulţumită personalului didactic pe care îl detaşează la sanatoriu Ministerul instrucţiunii.

Un regulament special fixează condiţiile de admitere în sanatoriu. Se primesc copii în vârstă de 3—14 ani atinşi de tuberculoză ganglionară, osteo-articulară, cutanată şi peritoneală. Sunt preferate cazurile curabile în timp mai scurt. Cu morbul lui Pott nu sunt primiţi mai mult de 10%, iar cu coxalgie (imobilizaţi) mai mult de 20% din totalul locurilor.

Incendiu la bord!

FOC!

O singură silabă, trei litere, o vocală şi totuşi... câtă groază inspiră atunci când se aud, câtă jale lasă în urmă atunci când focul nu a putut fi gâtuit.

Dar dacă la uscat avere şi viaţă mai pot fi salvate pe uşi, ferestre, scări, îşi închipue oricine ce trebue să se petreacă pe un vapor, unde scăparea de pârjol însemnează moartea prin înec ori între fălcile rechinilor, iar încercarea de stingerea focului cu apă însemnează scufundarea vaporului!

Ultima dramă maritimă, arderea completă a marelui şi noului vapor francez *Georges-Philippar*, vestită prin radio şi cunoscută din ziare, pune din nou pe tapet problema siguranţei pe apă.

George Philippar era unul din cele mai moderne vase din lume. Construuit în şantierele Loire din Saint Nazaire, — acolo unde au fost durate pasagerele noastre *„România"*, *„Dacia"* şi *„Impăratul Traian"*, avea un *deplasament*, — greutatea lui când era încărcat egală cu aceia a apei deslocuite, — de 21.000 tone, putea încărca 7.000 de tone şi avea o lungime de 173 m. Era un vapor mixt, pentru pasageri şi mărfuri, putând lua la bord 419 călători în cabine, 800 între punţi. Echipajul era de 257 oameni, iar vasul era asigurat pentru 115 milioane.

Două motoare Diesel-Sulzer de câte 5.600 cai învârteau elicele de 120 ori pe minut, dând vasului o iuţeală de 17 noduri, — adică 17 mile pe oră, mila având 1852 metri.

Având motoare, era lipsit de fum şi deci de murdărie; pentru aceasta tot vaporul era vopsit în alb. Pentru estetică avea coşuri, ele însă erau dreptunghiulare, nu rotunde.

CUM S'A PRODUS DEZSTRUL.

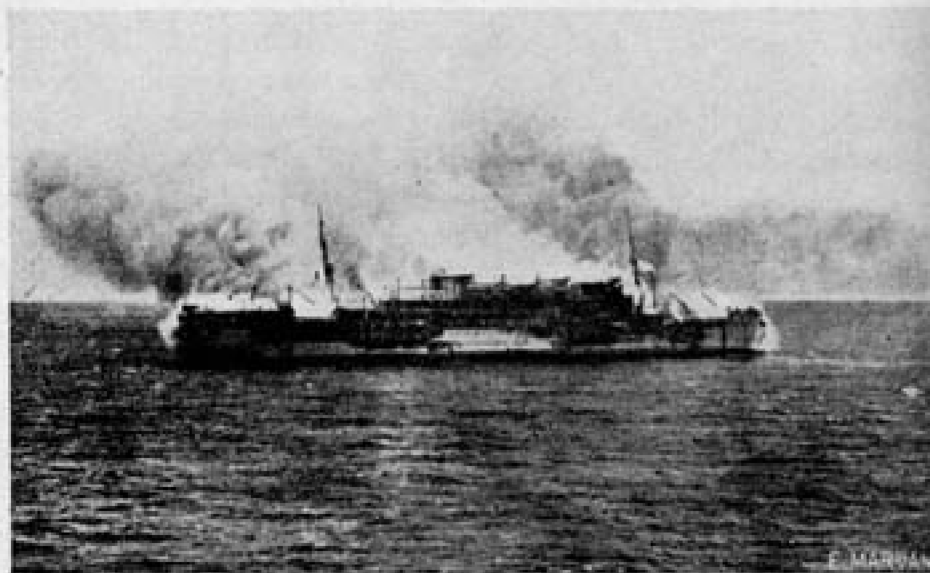
Surprinzător în această nenorocire a fost repeziciunea cu care s'a întins incendiul. La 2 h. 10 m. comandantul e prevenit de ofiţerul de cart că în cabina unui pasager de pe puntea D, — vasul e despărţit în sens orizontal de mai multe *punţi*, poduri, ca plafoanele etajelor, — s'a declarat incendiu. Puntea aceasta era tocmai în mijlocul vasului, deasupra căreia erau aşezate părţile vitale ale lui: cabina cârmei, instalaţia de T. F. S., bateria instalaţiei pentru combaterea incendiilor cu acid carbonic, motoarele de ajutor.

Imediat sub ea venea puntea C, care se prelungea spre prova şi pupa cu *plajele*, adică punţile libere pe care se plimbă pasagerii în aer liber.

Când comandantul ajunse în coridoarele punţii D, focul era generalizat, flacările şi fumul cuprinsese de toate părţile suprastructurile. Nu a mai fost timp decât să se dea alarma, pasagerii să se îmbarce în bărcile de salvare. Telegrafistul abia a putut da câteva semnale de S. O. S., în mijlocul flacărilor, de care a scăpat cu greutate şi plin de arsuri. Intre timp secundul *stopase*, — oprise, — vasul şi-l întorsese cu pupa spre vânt, ca să mai domolească rugul. Uriaşa lumină în mijlocul nopţii a atras câte-va vapoare, cel dintâi fiind un vas petrolier rus, care a salvat câteva sute de pasageri. Vre-o 50 însă nu au putut eşi din cabine, unde au fost înăbuşiţi şi carbonizaţi, — iar vasul, complet distrus, se pare că s'a scufundat.

CUM IA NAŞTERE UN FOC LA BORD.

S'ar părea că un incendiu pe un vas de fier şi oţel în mijlocul apei e ceva paradoxal. Şi totuşi din 199 vapoare pierdute în 1931,



Marele pachebot «Philippar» în flăcări.

75 au naufragiat la coastă, 71 în plină mare, 16 s'au scufundat prin *abordaj*, — ciocnire cu alt vas, — 13 au fost abandonate, 12 incendiate şi 12 dispărute. In 1930 din 206 pierderi, 11 au fost datorite focului. In statisticele de mai sus sunt trecute numai vapoarele distruse, nu toate cazurile de incendii cu avarii mai mult sau mai puţin grave.

Dacă se cercetează cele 12 incendii distrugătoare din 1931, într'unul focul a fost la marfă, în altul la combustibil, altul la maşină şi în 9 cazurele nu s'au putut afla.

Ceva curios şi observat personal. Pe vasele tanc, care transportă petrol şi benzină, incendiile sunt mai rare decât pe cele de pasageri. Siguranţa e mai mare acolo unde primejdia e mai aproape. Explicaţia e de ordin psihologic: pe un petrolier teama face pe fiecare prudent, o poliţie tacită dela om la om; pe un pasager neglijenţa e mai mare. In trei ani de comandă de tanc nu am avut decât un început de incendiu la căldări, — pe când numai într'o săptămână am avut trei începuturi de incendiu la pasager: unul prin scurt circuit şi două în cabine, de la un chibrit de ceară aruncat de un fumător pe covor!

CUM SE COMBAT INCENDIILE.

Cele mai numeroase incendii au loc în magaziile de mărfuri, când sunt încărcate cu materii oxidabile şi putând fermenta: bumbac, iută, coprah — un fel de nuci de cocos sfărâmate, — mai ales când au fost încărcate pe vreme ploioasă şi vasul străbate regiuni călduroase. Chiar grânele noastre, dacă nu iau foc, se *încing* în magazii.

In acest caz, cum de obicei incendiul începe dela fund şi cum magaziile sunt colosal de mari, — o magazie de pe Philippar avea 2500 m. cubi, — a cerceta prin descărcare focarul însemnează a duce aer şi a periclita întreg vaporul. Procedeul clasic e a închide şi mai bine magazia, a mări numărul *prelaţelor*, muşamalelor, — care acoper *bocaporţii*, — gurile magaziilor, — a condamna ventilatoarele, ca focul să se înăbuşe dela sine.

Un alt procedeu este a se *dămfui*, — a se trimite aburi prin tuburi amenajate dela construcţie, ca astfel aerul să fie gonit din magazii.

Pe vasele cu motor, unde nu se poate avea aburi, se trimite *anhidridă carbonică* sub presiune din chiupuri de oţel. Asemenea instalaţie era pe George Philippar.

Uneori *cărbunii* se aprind spontan, mai ales cei piritoşi. Păcura şi motorina mai greu se poate aprinde dela sine, dar stingerea, atunci când ia foc, — nu se poate face cu apă, ci cu împroşcare de *spumă* cu gaze carbonice, care se foloseşte azi chiar şi de pompierii de la uscat.

PREVENIREA ŞI STINGEREA INCENDIILOR.

Prin convenţia internaţională dela 31 Mai 1929 din Londra s'au orânduit următoarele măsuri pentru prevenirea incendiilor:

I. *Ronduri* dese efective în tot cuprinsul vasului. Pentru aceasta gardianul sau gardienii poartă un ceasornic înregistrator care sau merge decât o oră şi nu odată stat nu se mai poate întoarce. La fiecare oră gardianul e obligat să-l întoarcă, — ceiace nu pot face dacă adorm.

De asemenea în diferite locuri sunt aşezate ceasornice control care sau trebuesc întoarse la intervale scurte, ca mai sus sau dacă merg 24 ore, prin apăsarea unui buton se marchează ora la care gardianul şi-a trecut rondul.

II. *Detectoare* automate care să arate în orice moment temperatura în compartimentele ce nu pot fi controlate prin ronduri.

Ele sunt de două feluri: *fumivore* şi *electrice*.

La cele dintâi în camera de navigaţie e o cutiuţă de sticlă în care un motoraş electric face vidul. In cutie se termină tuburi care pleacă din fiecare compartiment al vasului. Indată ce un incendiu a început într'unul din compartimente, fumul apare în cutia de sticlă şi ofiţerul de cart ia măsurile indicate.

In cele electrice, un tablou ca cel de sonerii aşezat în camera de navigaţie aprinde o lampă roşie, sună îndată ce o ridicare prea mare de temperatură s'a produs într'un compartiment. Prin releuri cu electro-magneţi se pune în mişcare aparatele de prim ajutor: stingătoarele automate, pulverizatoarele, posturile de incendiu, clopotele de alarmă, etc. Circuitele electrice sunt mai gingaşe de cât cele fumivore, dar sunt mai sigure.

III. Două *pompe* de incendiu, — trei pe vasele mai mari de 3000 tone, — care să arunce două vâne de apă puternice şi simultane în orice parte a vaporului şi în special în cabine.

IV. *Gaze stingătoare* în aşa cantitate în cât să poată umple 30% din volumul celei mai mari din *cale*, — *magazii*, — cu tubăria necesară.

V. *Stingătoare* portative, de mână cât mai numeroase.

VI. *Măşti* respiratorii şi stingătoare speciale pentru compartimentul maşinelor.

CAUZA INCENDIERII LUI GEORGES PHILIPPAR

Mai întâi: era vaporul nimicit înzestrat cu *toate* aceste aparate? Din păcate nu, convenţia nefiind încă ratificată de Franţa.

Magaziile erau despărţite prin opt porţi speciale ce se puteau manevra dela comandă. Intre punţi erau trei-patru *pereţi para-foc* de tablă de 7 mm. acoperiţi cu substanţă neaprinzibilă, — amiantă cu fibro-ciment. Un *colector* de 80 milimetri sub presiune permanentă de 5 atmosfere alimentat de două pompe cu un debit de 150 tone apă fiecare. Calele şi intrepunţile erau străbătute de o tubărie cu *gaz carbonic*, iar la maşini cu *spumă*. Două stingătoare cu tetraclorură de carbon, 80 stingătoare de mână cu spumă, 80 de încărcături de rezervă, 7 stingătoare pe roate de câte 50 litri spumă şi două măşti aspiratoare complectau sistemul.

Şi cu toate acestea... când flacările au cuprins cabinele de lux, saloanele, barurile, sălile de mâncare cu lemnăria lor preţioasă, etc... toate mijloacele de stingere au rămas zadarnice.

S'a bănuit chiar din raportul comandantului că o mână criminală a fost la mijloc: focul ar fi ţâşnit din mai multe părţi odată, tocmai în părţile vitale; descărcarea prematură a compresoarelor cu gaz carbonic, etc. Lucru greu de constatat acum când epava s'a scufundat.

D. Colonel Pouderoux, comandantul pompierilor din Paris, e însă de părere că focul a isbucnit din cauza unui scurt circuit, aşezarea firelor electrice la bord fiind foarte periculoasă. Estetica impune ca toate cablurile să fie ascunse după panouri de lemn lăcuite, aşa în cât incendiul poate să stea ascuns multă vreme şi când apare e deja pe o mare întindere.

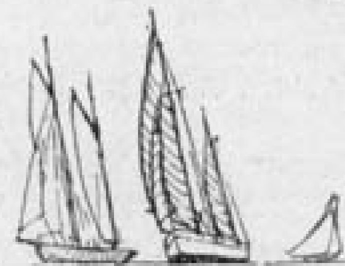
Deşi panourile se fac din asbest sau se lăcuesc cu vopsele ignifuge, totuşi picturile, care sunt acoperite cu vermici nitrocelulosic, fac ca incendiul să se întindă cu o repeziciune de nebănuit.

Numai astfel se poate explica un asemenea prăpăd în 15 minute, cu toate că la bord se îmbarcase şi un ofiţer special de siguranţă, care nu a putut nici să ajungă la robinetele salvatoare cu apă şi cu gaze. Iar descărcarea acumulatoarelor de gaze pare a fi datorită faptului că erau aşezate într'un loc prea călduros, astfel că ele au funcţionat automat, însă nu din cauza căldurei incendiului, ci cu mult înainte, fără să se fi putut observa.

„*Georges Philippar*" nu era însă înzestrat cu aparate de semnalizare la distanţă. Clopotele de alarmă de care au vorbit gazetele erau doar contra hoţilor în caz de pătrundere în compartimentul valorilor. Dacă această precauţiune ar fi fost luată ca pe marile transatlantice franceze, focul ar fi fost denunţat dela început, nu după ce a trecut dela cabina nelocuită de unde isbucnise, într'una locuită.

Românul zice: *Paza bună trece primejdia rea!*

MOŞ DELAMARE



RECENZII

Glasul apelor

Sonete de I. Gr. Perieţeanu — Aquarele de Ştiubei

O elegantă carte-album. Imbinare a trei genuri de artă: Poezie, pictură, grafică.

Sub un titlu aşa de fericit ales d. Perieţeanu, un liric amant al mărei, prezintă cu fineţă o galerie de sonete artistic cizelate. O minunată imperechere intre scris şi imagină, între pană şi penel. Talentatul nostru pictor marinist Ştiubei a reuşit să ilustreze în aquarele melodiile delicate a glasului apelor.



Maggiore

Şi-acum plutesc, cu visul impreună,
prin norii de arome tropicale,
in amfiteatrul parcurilor tale,
a slăvei şi-a genunelor cunună.

Vibrează 'ntreg văzduhul ca o strună;
iar insulele ce-mi răsar in cale, —
imense vegetaţii ireale, —
în sarabanda florilor, nebună,

danţează, ca şi undele-ţi verzui,
cu portice, terase şi statui!
Halucinante ore de magie,

când ambianţa toată e-un mister,
cu-amurguri şi cu nopţi de feerie.
cu braţe verzi întinse către cer.

Vânt, Valuri, Stuf

Notiţele unui pânzar de Ing. Iliescu-Brânceni [1])

Patronul yachtului „Pinguin" după ce a dat probe de bun marinar dovedeşte şi un frumos talent literar, dând la lumină notele jurnalului său de bord, într'o formă vie, clară, luminată de un fin suris ironic.

Câţi Români cunosc satisfacţiile sportului nautic şi a turismului de apă?

Câţi Români cunosc frumuseţile bălţei, viaţa şi pitorescul Deltei?

O regiune aproape necunoscută de navigatori. Natura stranie, originalitatea şi viaţa primitivă din bălţile Deltei nu le poţi găsi nicăeri în Europa. Zile şi nopţi întregi poţi călători alunecând pe luciul gârlelor înguste — poteci de apă moartă tăiate printre zidurile înalte ale pădurilor de stuf.

Potecile de apă, umbrite şi tăcute, se pierd în luminişul scânteitor al ghiolurilor — bogate poeni de baltă. Cum s'au întocmit aceste poetice grădini, aşa la întâmplare, fără ca mâna omului să se amestice în jocul capricios al naturii?

Boschete de sălcii bătrâne, scorboroase, cu pletele spălate în limpezimea apei, tufişuri de liane, crini albi de baltă pe fragile tije, cupe aurii de flori de nufăr semănate printre foi late cari plutesc pe oglinda apei cu nişte imense palete de smarald.

Aşa de clară-i apa în zilele de vară, că uneori priveşti c'un fel de spaimă în adâncuri, ca într'o oglindă fermecată, la desele păduri de erburi, fantastic încâlcite, ce cresc misterioase pe fundul bălţii fără să poată răzbate vreodată la lumină.

Botul ascuţit al bărcei alungă popoarele de peşti înspăimântaţi şi ridică din păpurişul tânăr miriadele de gâze, cari plutesc în nouraşi argintii scânteind în lumina soarelui.

Efemere, libelule graţioase cu trupuri de sidef bătute în peruzele, cu antene azurii plutesc în viraje ca nişte minuscule avioane colorate. Felurite neamuri de păsări de baltă îşi fac cuiburi ascunse prin luncile de trestii, prin locuri nepătrunse unde clocesc în taină. Lungi cârduri de păsări călătoare îşi fac popasul aci până pornesc în caravane plutitoare spre ţările de miazăzi.

Şi barca, adesea alunecă uşor printre insule plutitoare, pline de verdeaţă, printre pământuri înşelătoare de plaur, formate din rădăcinile plantelor virgine, putrezite, întreţăsute cu vremea ca o pâslă umedă şi moale, pe care creşte stuful tânăr şi felurite agăţătoare erburi de apă.

Cu cât te adânceşti în labirintul lagunelor spre inima deltei, te simţi tot mai înfiorat de tăcerea solemnă a pustiului, tăiată numai de şoptirea misterioasă a trestiilor. Te afunzi parcă într'o altă lume de vise, în tainica împărăţie a necunoscutului.

Muntele rigid, neschimbat, acelaş, ajunge să te apese. Marea, veşnic schimbătoare, oglindind cerul cu alte nuanţe la fiecare ceas, încântă ochii. Dar numai balta farmecă simţirea şi aţâtă mintea.

Peisagiile de baltă, viaţa bogată şi misterioasă care se zbate în umezeala asta, îţi evocă vârsta primilor epoci, începuturile vieţei pe pământ, enigma nepătrunsă a creaţiei.



Când pentru întâia oară te găseşti singur în pustietatea bălţii, în mijlocul naturei primitive, în care nici o suflare omenească nu se simte, ţi se pare că eşti într'o lume aparte, rămasă printr'o vrajă în starea zămislirei — un colţ de pământ peste care pluteşte încă tainicul parfum biblic din vechea povestire a facerei lumii în cele şase zile...

J. B.

[1]) Cartea frumos ilustrată, şi cu o gravură în culori de talentatul pictor marinist Căpitan Ştiubei, costă 30 lei. Se trimite prin poştă doritorilor cari expediază prin mandat poştal suma de 35 lei la Liga Navală (Str. A. Briand, fostă Regală No. 16 Bucureşti).

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din Ţară

Programul general al Jamboreei dela Sibiu

5—10 Iulie. Instalarea în tabără de la Sibiu.

10 Iulie. Solemnitatea deschiderei Jamboreei.

10—20Iulie. La dispoziţia unităţilor, pregătire pentru concursuri, examene de specialitate, mici excursii.

20—28 Iulie. Concursuri, excursii organizate de C. M. L. în împrejurimile Sibiului.

29 Iulie. Depunerea legământului, distribuirea premiilor.

30 Iulie. Inchiderea Jamboreei. Ridicarea taberei.

7, 8, 9 Iulie Congresul comandanţilor.

Programul concursurilor cercetaşilor marinari Iulie 1932 — Sibiu

Concursurile vor fi organizate pe:

— armamente de lotcă (3 cercetaşi)

— armamente de balenieră (6 cercetaşi)

— echipaje şi

— individuale.

Concursurile cuprind:

1) Probe la care vor lua parte grupările de mai sus, fără şef Fiecare cercetaş din grupare va trage la sorţ una din următoarele probe:

a) Salvarea unei persoane dela inec.

b) Salvarea în general cu colac şi centură.

c) Lansarea bandulei, colacului şi sondei.

d) Facerea nodurilor.

Gruparea care va avea câştigate mai multe puncte, va fi declarată invingătoare. .

Materialul probelor va fi pus la dispoziţie de Comandament, sau adus de unităţile ce-l posedă.

2) *Stafetă în bărci* (cu obstacole) 500 metri.

Vor lua parte echipajele pe ambarcaţiuni tip de 3 cercetaşi (2 la rame şi un şef la cârmă). Două ambarcaţiuni pentru fiecare echipaj.



Comandorul Balos cu cercetaşii marinari dela Cetatea Albă.

Primul echipaj ajuns va fi declarat învingător.

3) *Concurs de ambarcaţiuni fără rame 100 metri.*

Grupări de 4 cercetaşi într'o barcă, vor da viteză bărcii cu mâinile fără rame şi fără cârmă.

4) *Concurs de ambarcaţiuni uniformizate.*

Vor lua parte grupări din echipaje. Cu material improvizat se va căuta a construit o ambarcaţiune care să plutească.

Cercetaşii vor trebui să folosească aceste ambarcaţiuni improvizate pentru o trecere de apă.

5) *Inot cu obstacole 200 metri.*



Barca cercetaşilor marinari dela Cetatea Albă.

Vor concura grupări de câte trei cercetaşi înot liber.

Se vor clasa grupările ce ajung complete în ordinea sosirei. .

6) *Inot de viteză — 100 de metri — stil liber.*

Concurs individual.

7) *Trageri cu frânghia.*

Două ambarcaţiuni cu număr egal de cercetaşi (3 şi 6 cercetaşi). Pot lua parte mai multe grupări din fiecare echipaj.

8) *Vânătoarea Baleinei.*

Ambarcaţiuni de trei cercetaşi (2 la rame şi unul la cârmă) şi un vânător, ce va trebui să-şi aducă un harpon cu frânghie de cel puţin 15 metri.

Balena (din lemn) va fi remorcată cu viteză. Ambarcaţiunile prin cârmaci va căuta a o ajunge şi vânătorul să înfigă harponul.

9) *Raţele*, concurs individual de înot şi agilitate.

Cine prinde raţa?

10) *Purcelul şi surprizele la scondru.*

Concurs individual de echilibru în agilitate pe o grindă alunecoasă.

Cine ia purcelul sau surpriza?

11) *Lupta cu saci pe scondru.*

Concurs individual, echilibru şi forţă.

Cine rămâne călare fără să cadă în apă, doborând pe adversar prin lovituri cu un sac?

12) *Stafeta înot, 200 metri.*

6 cercetaşi din fiecare echipaj înot liber.

13) *Concurs de aranjamentul taberei şi al vaselor.*

Cel mai frumos aranjament marinăresc.

Cea mai frumoasă ambarcaţiune — trăgând la rame.

14) *Concurs de semnalizare cu pavilioanele şi Morse.*

3 cercetaşi, de echipaj.

Cine transmite şi recepţionează mai repede şi mai precis ?

Observaţiuni generale

Ambarcaţiunile vor fi uniforme, puse la dispoziţie de Comandant pe lacul din Dumbrava Sibiului.

Toţi cercetaşii ce iau parte la concursuri, vor trebui să aibă costum de baie cât mai uniform posibil.

Sunt excluşi marinarii de profesie.

Liga Navală Română a acordat suma de patru mii lei ca premii pentru cercetaşii marinari.

O nouă Pilotină.

O navă ajunge în faţa unui port, micşorează viteza, cercetează cu grijă harta, priveşte cu ocheanul, pipăe, caută intrarea în port...

Deodată un punct negru se desprinde de la ţărm. O pânză, ca o aripă de pasăre, alunecă pe oglinda mărei, sau un gândac înotând la suprafaţă îşi tae drum drept spre nava care aşteaptă o mână de ajutor.

E *pilotina* care duce *pilotul* ce *trebue să conducă* nava în port. O mică inbarcaţie care, pentru a-şi îndeplini misiunea, trebue să întrunească multe calităţi nautice căci trebue să iasă la larg pe marea oricât de demontată.

Portul Constanţa nu avea pilotină, se servea de bărci şi remorchiere. După nenumărate cereri s'a hotărât în sfârşit construcţia unei pilotine.

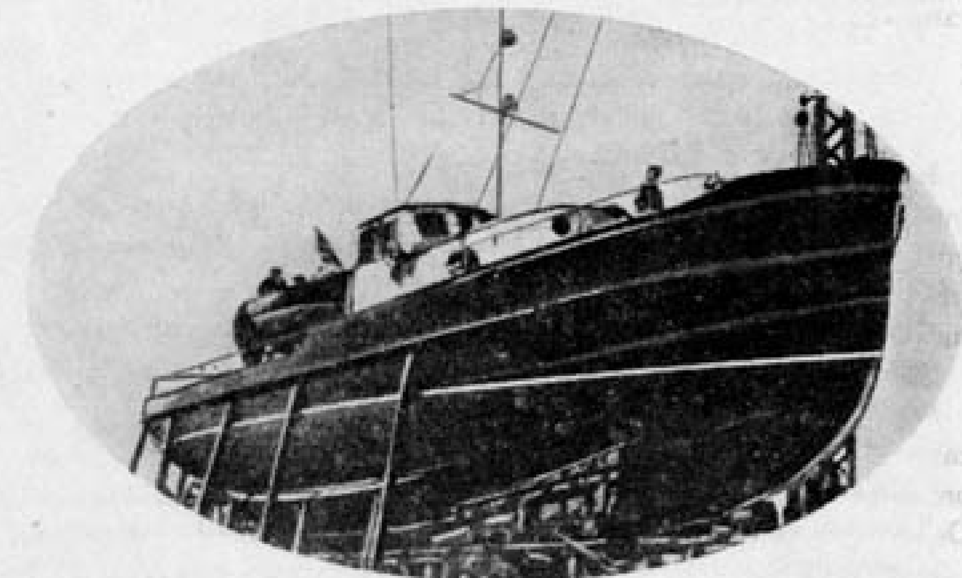
Iată datele ei.

Pilotina este construită în şantierul naval din Ancona (Italia) al *Societăţei Cantieri Navali Riuniti din Genova.*

Corpul ei este complect metalic şi are următoarele caracteristice :

Lungimea între perpendiculare 18.50 m. ; Lărgimea maximă în afara coastelor 4.80 m. ; Inălţimea de construcţie la mijloc 2.40 m.; Inălţimea medie a liniei de plutire la încărcătura plină (tirantul de apă) 1.78 m. ; Deplasament total 78 tone ; Viteza maximă 10 noduri.

Pentru propulsiune sunt prevăzute două motoare Diesel desvoltând o putere de 75 HP. efectivi fiecare, la 350 rotaţii/minut. Motoarele sunt în doi timpi cu patru cilindri, şi sunt construite de fafricile Sulzer Frérés din Winterthur (Elveţia).



Pilotina portului Constanţa în şantier.

Este prevăzută cu o şalupă cu motor având corpul cu chesoane de aer, astfel ca să poată acosta vasele pe furtună mare.

Ca amenajare interioară, pilotina se compune din :

1. Camera maşinelor, suficient de spaţioasă, aşa că în afară de motoarele principale, mai au loc în ea şi motorul auxiliar, generatorul electric, căldarea caloriferului, etc.
2. Un careu pentru piloţi.
3. Cabina pentru comandat.
4. Cabina pentru mecanicul şef.
5. Cabina pentru echipaj.
6. Magazie de materiale.

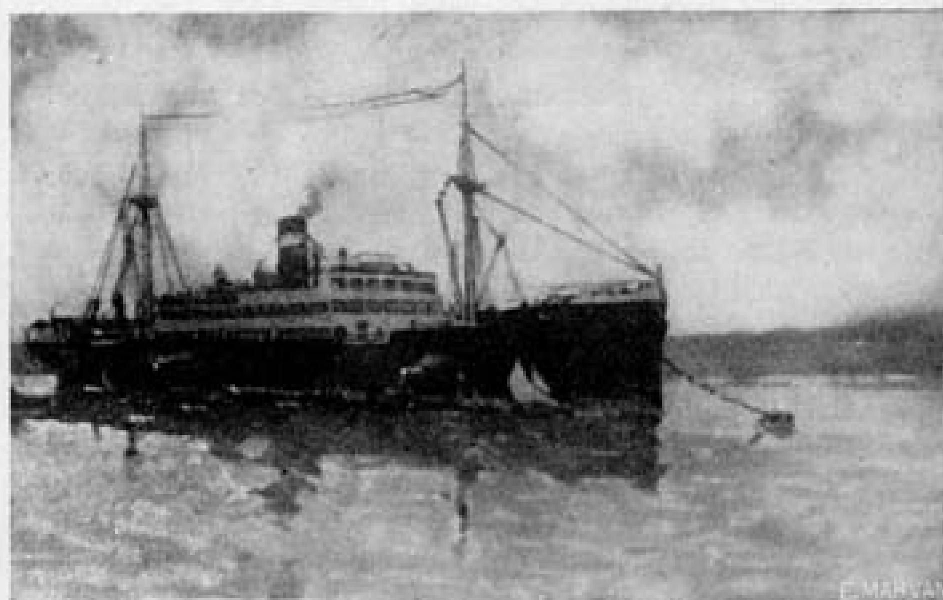
Pentru a putea fi întrebuinţată şi la remorcări de vase mici (şalande, gabare, etc.) a fost prevăzută cu două cârlige de remorcă.

Pilotina a fost construită sub directa supraveghere a Biroului Veritas, şi a costat suma de lei 5.990.800.

Ea urmează a sosi la Constanţa în cursul lunei Iulie.

Un nou vapor mixt al S. M. R.

„Serviciul Maritim Român", a cumpărat dela Societatea de Navigaţie germana „Hamburg America Linie" un vapor mixt ce poate transporta călători şi mărfuri.



Noul vapor «Ardeal».

Comisiunea de recepţie a şi luat în primire vasul, iar echipajul român destinat a se îmbarca pe el, a plecat din ţaă în ziua de 1 Iulie a. c.

Acest vapor, care probabil va purta numele *„Ardeal"* a şi fost navlosit pentru un transport de cărbuni dela Cardiff, şi va încasa pentru acest transport un navlu de 2625 Lire Engleze, circa un milion şease sute mii lei, aşa că nu va face în gol, călătoria spre ţară.

Datele mai principale ale vaporului cumpărat şi a cărui fotografie o dăm mai jos, sunt :

Construit în 1922, lungime 125 m., lărgime 16. 50 m. Pescaj 7 m. Tonaj D. W. 7840 tone. Viteză 11.6 mile pe oră.

Poate lua la bord 58 pasageri de cl. I-a şi II-a. Are o sală de restaurant şi două saloane. Posedă la bord staţie de telegrafie fără fir şi aparat de semnalizare acustică sub marină.

E prevăzut cu o maşină cu triplă expansiune şi o turbină de joasă presiune pe ax, cu o putere totală de 2850 cai. Are 3 căldări cu 14 kgr. presiune de regim, ce întrebuinţează păcură combustibil.

Poate îmbarca în depozitele sale 1070 tone păcură, ceia ce-i permite o rază de acţiune de 11.000 mile, putând merge continuu 40 zile.

Starea de întreţinere a vaporului e excelentă, aşa cum Societatea „Hamburg America Linie" ştie să-i păstreze materialul.

Preţul cumpărărei este de 15 milioane lei cu uşurinţă de plată.

Intrebuinţarea păcurei şi o rază de acţiune aşa de mare, e un mare avantaj pentru exploatarea acestui vapor, căci păcura este un combustibil eftin ce se produce în ţară, uşor de manipulat cere fochişti mai puţini şi în plus vasul în călătoriile sale nu va avea nevoie să ia combustibil din străinătate.



Sergiu Nicolescu cu barca cu motor la Monaco.
(Clişeu Al. Data)

Tânărul nostru compatriot d-l Sergiu (Costel) Nicolesco, stabilit de mai mulţi ani la Paris, a reuşit să bată cu vasul său Hors bord de curse recordul mondial de viteză, (15—30 Mai 1931), la Gardonia Riviera, făcând, 92 km. la oră, cu un vas, cu motor Lorins, 6 cilindri, compresor, 1000 cm³.

Din programul de activitate a Ligei Navale sec. Constanţa

A. *Conferinţe şi comitete de propagandă.*

In dorinţa de a desvolta cunoştinţele maritime şi a răspândi în toate straturile poporului iubirea de Mare şi Marină, Liga Navală, secţia Constanţa, a organizat în lunile Mai şi Iunie, trei conferinţe cu subiecte maritime în sala Cazinoului Comunal, urmate de program artistic.

Prima conferinţă a fost ţinută de d-l Contra Amiral I. Bălănescu, tratând despre: *„Aspecte din războiul maritim"*.

A doua conferinţă va fi ţinută de Lt. Comandor N. Cristescu, tratând despre: *„Marea în literatură"*.

A treia conferinţă va fi ţinută de Lt. Comandor Stoianovici Alex. tratând despre: *„Marea sub aspectul ştiinţific"*.

Pentru propaganda maritimă pe timpul verii s'au format comitete de acţiune puse sub conducerea unor destoinici şi inimoşi ofiţeri de Marină.

Publicăm mai jos compunerea acestor comitete:

1) *Comitetul pentru conferinţe şi propagandă prin publicitate şi fotografii.*

Lt. Comandor Stoianovici Alexandru, Lt. Comandor Cristescu Nicolae, Căpitan Petrovici Mişu, Căpitan Roşescu Gheorghe, Locotenent Trandafirescu, Locotenent Tăutu Marcel, Sublocot. Brătulescu T.

Organe de execuţie: Maeştri: Elefteriu C., Rusu C., Dumitrescu M.

2. *Comitetul pentru escursiuni în largul mării şi pe coasta maritimă.*

Cpt. Comandor Dumitrescu Alexandru, Locotenent Toma Matei, Locotenent Negulescu Zaharia, Locotenent Brandabur Al.

Organe de execuţie: Maeştrii: Elefteriu C., Preda Gh., Dumitrescu M.

3. *Comitetul pentru yachting, canotaj, şcoală de înnot:*

Cpt. Comandor Georgescu I., Locotenent Bercea Al., Locotenent Ghezzo Eduard, Locotenent Bondarenco Al., Locotenent Tăutu Marcel, Sublocot. Isbăşescu Gh.

Organe de execuţie: Maeştrii: Spânu, Marinescu Gh.

4. *Propaganda maritimă la Techirghiol, Mangalia şi Balcic:*

Lt. Comandor Iacomi Dorin, Comandantul cannonierei „Stihi" cu ofiţerii dela canonieră.

Pentru a îndruma formarea cercetaşilor la viaţa de mare, Liga Navală, secţia Constanţa, a comandat la atelierul navelor de grăniceri din Brăila o barcă mare tip „Mircea" cu 10 rame, prevăzută cu velatură complectă.

Barca va fi predată echipei de cercetaşi marinari cu o serbare deosebită în ziua de 1 Iunie.

Astfel micii cercetaşi vor avea prilejul să se antreneze zilnic la mare, să înveţe a mânui pânzele şi ramele sub conducerea unui maestru timonier destinat de Divizia de Mare.

Cu barca dela Sulina la Regensburg

Deşi ne plângem cu toţii că „la noi nu e ca aiurea", în toate privinţele, deci şi în ceiace priveşte sporturile de apă, totuşi faptele ne dovedesc că suntem greşiţi. De mult, de foarte mult, există un yacht Club la Galaţi, cu bărci pe Dunăre şi Brateş, există un yacht Club la Constanţa, la Giurgiu şi acum în urmă la Snagov. Cercetaşi marinari de asemenea au fost de mult la Arad, apoi la Constanţa. Ceiace cu adevărat a lipsit la noi au fost *organizarea*, coordonarea şi stimularea încercărilor particulare, ca astfel ele să se generalizeze.

Un exemplu recent e apariţia pe mohorâta apă a Dâmboviţei bucureştene a unei lotci elegante, construită în ţară, la Turtucaia şi venită din Giurgiu pe apă, — pe Dunăre până la Olteniţa, pe Argeş până la Budeşti şi pe Dâmboviţa până la... podul Senatului.

Căpitani şi marinari în acelaşi timp sunt doi tineri *Gheorghe Briceag* de 24 ani şi *Ion Constantinescu* de 21 ani. Ca armament două perechi de vâsle (lopeţi) şi o pânză.

Drumul a fost cu peripeţii, din cauza apelor mici, — încercări pentru călătoria cea mare, de la Bucureşti spre mare, la Sulina şi de aci în susul Dunării până la Bratislava. Iar reuşita începutului e o garanţie că tinerii, pe lângă barcă şi voinţă, au şi antrenament fără care nu se poate izbândi.

Norocul să-i însoţească!

In ultimul moment aflăm că alţi doi tineri au pornit cu o bărcuţă de la Nehoiaşi, ca navigând pe apele Buzăului, Siretului, Dunării şi Mării să ajungă până la Balcic.

*

Am primit dela Inspectoratul Navigaţiei şi Porturilor noul volum: *Lista de navele comerciale cu pavilion român.*

Această importantă lucrare statistică, perfect documentată, se prezintă din ce în ce mai bine.

Este prima dată când apare imprimată în două limbi. Pentru munca şi devotamentul ce depun Căpităniile de porturi şi Inspectoratul condus de d. Comandor Mehuţu, ne arătăm toată admiraţia.

Piaţa

In toate porturile o acalmie îngrijitoare. Măsurile restrictive se înmulţesc în toate statele consumatoare. La noi, măsura luată cu oprirea *devizelor*, ajunge să distrugă clasa micilor exportatori. Două, trei mari case exportatoare vor monopoliza exportul impunând preţurile.

*

Porumbul, pe care se compta la export, nu se arată decât în mici cantităţi. Toată lumea cunoscătoare se întreabă unde-i porumbul produs anul trecut care trebue să fie la aproximativ 2 milioane tone. De ce producătorii nu-l vând ca să fie adus în porturi?

E o chestiune de mare importanţă. Ori cultivatorii, din cauza preţului derizoriu, îl transformă pentru hrana vitelor, ori din cauza conversiunei, nefiind forţaţi să scoată bani pentru plata datoriilor, nu vând şi păstrează porumbul aşteptând viitorul necunoscut.

*

Grâul exportat în campania de lucru 1931—32, încurajat de prima de export, s'a urcat la 108 mii vagoane, rămânând pentru consumul intern 260 mii vagoane.

Condiţiile meteorologice au fost excelente pentru producţie. Nu

ştim dacă şi condiţiile de export vor fi tot aşa. Argentina, Canada, Statele-Unite vor inunda Europa cu grâne. Mai toate statele vor pune restricţii. Franţa, graţie prevederei convenţiei preferenţiale care urmează să intre în vigoare la toamnă, ne-a asigurat de un export de circa 2 mii vagoane.

*

Lemnul, după statistica făcută, până în 1929 debita circa 6 milioane m. c. răşinoase, cu'n produs de circa 3 milioane cherestea. Din aceasta se exporta în medie 2 milioane m. c. adică circa 60 la sută, iar restul se întrebuinţa în consumul intern.

Dela 1930 echilibrul e rupt. Exportul şi consumaţia internă scade. Stocurile de cherestea dela fabrici iau proporţii mari. Preţurile au scăzut c u circa 30 la sută. Sarcinile şi tarifele cresc mereu.

Se impun măsuri urgente pentru a nu se nărui şi această industrie.

*

Petrolul are o conferinţă la Paris, pentru a examina problema nesolvită de producţie şi plasament.

Va reveni probabil chestia limitărei extracţiei de ţiţei, precum şi aceea a unei zone, în limita căreia fiecare ţară producătoare să-şi desfacă disponibilităţile.

Se aşteaptă părerea delegaţilor ruşi, în privinţa restrângerei producţiei, întru cât această părere poate fi hotărâtoare pentru succesul conferinţei.

Numai o înţelegere internaţională poate face ca producţia petrolului să iasă din impasul în care se găseşte.

*

Navlurile maritime slabe. 9—9/6 pentru Anvers sau Roterdam; 10—10/6 pentru Hamburg; 12/6 pentru Bordeaux, 10 Marsilia; 9 Adriatica, Grecia.

R.

*

Navlul fluvial de asemenea extrem de scăzut. Un şlep se închiriază la Brăila cu 500 lei pe zi, pe când anul trecut se închiria cu 3000 lei.

Dacă pe Dunăre şlepurile zac goale, pe Prut lipsesc şlepurile mici, singurele cari pot fi acolo întrebuinţate.

*

Condiţionarea cerealelor depozitate în şlepuri este absolut necesară. Din cauza iernei prelungite din acest an porumbul a început să fermenteze. Trebue vânturat şi uscat. Dar când timpul rău continuă? Docurile din Constanţa posedă o instalaţie technic âmodernă pentru uscat porumbul.

Se impune şi în Brăila întemeierea unui mare *spital* de porumb.

B.

Poşta

Toţi Comandanţii de vase maritime şi fluviale sunt rugaţi a ne trimite fotografii de vase şi grupuri de echipaj, precum şi câteva date asupra vaselor ce comandă. Dorim să le reproducem gratuit în revistă.

Rugăm pe Preşedinţii secţiilor Ligei Navale să facă fotografii grupuri cu membrii Ligei şi să ni le trimită pentru a fi reproduse în revistă.

D-lui C-dor Roman. — Lucrarea este bine documentată dar în proporţii prea mari pentru cadrul revistei noastre. Totuş vom căuta s'o punem într'un număr viitor.

D-lui Inginer Inspector General *Demetriad.* — Vă mulţumim pentru documentata d-voastre lucrare asupra portului Brăila.

Se va pune în numărul viitor.

D-lui Inginer Inspector General *Cotov.* — Vă mulţumim pentru interesanta d-voastre lucrare asupra portului Constanţa. O parte s'a pus în numărul trecut şi din *Darea de seamă* vom reproduce părţi statistice în numerile viitoare.

Vom rămâne recunoscători dacă ne-aţi da oarecari lămuriri asupra noilor lucrări ale portului trimeţându-ne şi fotografiile respective.

D-lui Căp. *Zagovianski.* — Sulina. Scrierea d-voastră va începe în numărul viitor.

D-lui căp. *Sandovici.* — Articolul d-voastră de interes pur militar. Dacă nu va apărea în revista noastră îşi va găsi locul cuvenit în Revista Marinei.

D-lui *V. Păun* căp. Maritim. — Articolul este interesant dar am dori să fie mai pe larg. Il vom pune într'un număr viitor.

D-lui Em. Rappard. — Proza d-voastră aţâţă curiozitate, dar la urmă este prea confuză. Trebue schimbat şi clarificat sfârşitul.

D. N. Mattescu, Institutor, Brăila. — Nuvela dvs., e foarte interesantă, dar nu e în cadrul revistei noastre, ne având legătură cu apa. Dacă admiteţi, am putea-o trece spre publicare la „Universul Copiilor".

O revistă americană adresează abonaţilor următoarea invitaţie: „Iubite abonat, iţi mai aduci aminte de vremea când îţi făceai în batistă un nod, ca să-ţi amintească vreun lucru ce ţineai să nu uiţi? Acuma te-ai lăsat se vede de obiceiul ăsta şi ai început să uiţi unele nimicuri. Ar fi bine să-ţi faci, şi acuma nod în batistă, ca să nu pierzi din vedere aci alăturata socoteală. Sperăm că scrisoarea noastră îţi face plăcere şi că vom primi cu întoarcerea poştei răspunsul dumitale".

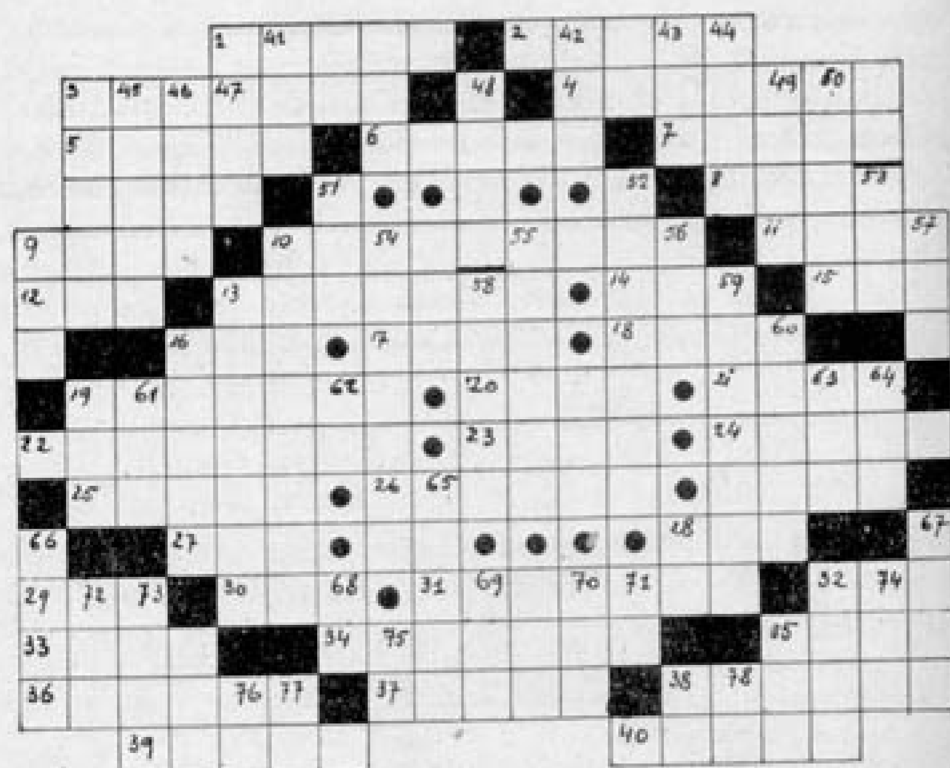
CONCURSUL DE JOCURI No. 2

Problema I

Cuvinte încrucişate

YACHTING

de Sublt. BONDARENCO



ORIZONTAL: 1) Hn yacht mic cu vele triunghiulare. 2) Barcă pescărească. 3) Barcă cu o singură velă aurică (sport). 4) Fereastră la vapor. 5) Plămădeală. 6) Tipul velierilor de curse; prototipul velaturei de balenieră. 7) Oraş în Spania renumit pentru vinuri. 8) Anagrama cuvântului Nisa. 9) Exal. 10) Persoana care se ocupă cu yachting.
11) Edec. 12) Garanţie. 13) Capul cel mai de Sud al Peleponezului. 14) Crustaceu. 15) La jocul de cărţi. 16) Traistă mai mare. 17) Poziţia velelor faţă de vânt când acesta nu mai are influenţă. 18) Patria lui Anacreon (port). 19) Judeţ în Ardeal. 20) Marea care scaldă Archipelagul Grecesc. 21) Port din regiu-

nea coastei de aur a Africei. 22) Port militar rusesc în Marea Baltică. 23) Vârs în ceva. 24) O țară din Asia Minoră. 25) Anagrama cuvântului Dacia. 26) Anagrama cuvântului Pavată. 27) Anagrama cuvântului Lan. 28) Persoana cu vază. 29) Prescurtare dela „acuși". 30) Ofițer inferior în armata turcă. 31) Porci de mare. 32) A lucra pământul. 33) Punct cardinal. 34 Un velier mare ce se întrebuințează în Mediterana și Atlantic pentru cabotaj. 35) Paradă. 36) Laurii (latin). 37) Inchis ermetic. 38) Caloric. 39) Tipul cel mai obișnuit de yachturi (yachtul „Izbânda" este din această clasă"). 40) O barcă de sport cu o singură velă. 47) Cuvântul barcă tradus în Englezește.

VERTICAL: 1) Roată de propulsiune a unui vapor. 3) Aparatul dela pupa unui vas cu ajutorul căruia se ține direcția voită. 9) Eu! ((grecește). 10) Navigația de plăcere. 13) Port în Siiclia renumit pentru vinuri. 16) Aparat pentru măsurarea adâncimilor apelor. 19) Ceas. 26) Măsură de timp. 32) Nume de băiat. 35) Dau foc. 38) Pronume posesiv. 41) Porțiune de pământ ce aparține cuiva. 41 bis) Anograma cuvântului englezesc „Hot". 42) Fără un „." de la urmă, înseamnă subst. dură a scheletului. 43) „Trec cuvântul" la pokker. 44) Un afluent al râului Main. 45) Combinarea metalelor prin fuziune. 46) O clădire înaltă și ascuțită; vârful unei clădiri. 47) Lovesc. 48) Piese de fier care servește pentru a opri un tambur sau un cabestan.

49) Suprafață. 50) Oraș pe coasta de Est a Africei în Somalia (la lit. nordică 2⁰ 46' și longit. estică 46⁰ și 19'). Se mai numește Athalèe în franț. 51) Comună rurală. 52) Vas cu o pânză mare și un floc întrebuințat în Mediterană. 53) Comună rurală. 54) Comandantul unui vapor sau port. 55) Cel mai mare lac în apropiere de București. 56) Nicolae. 57) Ham pentru boi. 58) Diminutivul dela Ana. 59) Țărmului mărei. 60) O barcă de sport cu un singur loc cu furcheții susținuți deportanți. 61) Locul unde se ridică vasele. 62) Pronume personal. 63) Aceiași consoană se repetă de 3 ori. 64) Anafor. 65) Spaima navigației în trecut. 66) Yact mare cu două catarge are: o rondă, o velătrincă și 3 flocuri. 67) O barcă turcească. 68) La cărți de jos. 69) Epoca. 70) Pronume personal la persoana a 3-a mascul. în Englezește. 71. Cămașă țărănească. 72. Articol adjectival. 73) A expune la căldură. 74) Paradis. 75) Interjecție. 76) Pronume reflexiv (invert.). 77) Pronume reflexiv. 78) Conjucție (fanț.).

TRAGEREA PREMIILOR

Concursului de jocuri, oferite de România Maritimă și Fluvială Următoarele persoane au obținut cele trei premii.

I) D-ra Laetiția Ignat.

II) V. Stoianovsky.

III) D-na Sofia Hristu.

Câștigătorii ce întâmplător se află în Capitală sunt rugați a trece pe la sediul Ligei Navale pentru a-și ridica premiul.

Celor din provincie li se vor trimite prin poștă.

O nouă cursă de vapoare S. M. R.

Vaporul *Principesa Maria* urmează a fi pus în cursă pe linia Constanța-Varna-Cospoli-Salonic.

Această măsură o așteptăm cu bucurie.

E trist, și aproape rușinos, că nu avem o cursă regulată de cabotaj. Măcar pe timpul verei, când un exod de populație umple litoralul nostru, s'ar putea găsi o vechitură de vapor care se facă legătură pe apă între Balcic, Mangalia, Techirghiol, Constanța, Sulina, Bghazul-Cetatea-Albă.

Cetățenii și sezoniștii Balcicului cer cu toată insistența ca vaporul Principesa Maria să se oprească și la Balcic. Doar a fost odată această cursă regulată, după ocuparea cadrilaterului.

Acum să se facă măcar pe timpul verei.

Se obiectează că pe timp rău nu se pot debarca pasagerii. In cazuri extrem de rare se pot debarca pasagerii la Varna. Se va face la nevoe un aranjament cu autoritățile bulgare ca să faciliteze formalitățile pentru libera trecere la Balcic.

Unde sunt vapoarele dela S. M. R.

DACIA, comandant Comandor Știubei, în cursă regulată Constanța—Alexandria.

ROMANIA, comandant Comandor Rășcanu, idem.

REGELE CAROL, în reparație.

PRINCIPESA MARIA, în rezervă.

DUROSTOR, comandant Căp. Mauguș, spre Levant.

CONSTANȚA, comandant Căp. Marcu, la Galați sub încărcare.

IAȘI, comandant Căp. Bădescu, sub încărcare, pleacă la 27 Iunie.

BUCUREȘTI, comandant Căp. Buzagiu, în drum spre Iafa și Tripoli.

DOBROGEA, comandant Căp. Mihu, sub încărcare.

BUCEGI, comandant Em. Paraschivescu, pe drum spre țară dela Cardiff.

CARPAȚI, comandant Căp. Antonescu, la Port Said.

OITUZ, comandant Căp. Ashingher sub aretare.

S. M. R. și C. F. R. a făcut mari reduceri în traficul direct româno-oriental.

Navigațiunea Fluvială Română (N. F. R.)

Direcțiunea: Galați, Palatul N.F.R. Agenții în toate porturile

II) VAPOARELE DE PASAGERI.

Toți pasagerii sunt obligați a se supuse prescripțiunilor prevăzute în Regulamentul de transport pe vasele N. F. R.

Itinerariile sunt cele indicate în prezentul prospect cu indicații asupra vapoarelor ce deservesc liniile, restaurantelor, bufetelor și cabinelor de dormit, precum și asupra legăturilor cu trenurile din porturile principale.

Direcțiunea N. F. R. nu-și ia nici o răspundere în cazul când vapoarele nu pot sosi după itinerariu și s'ar pierde legăturile cu trenurile.

Orariul obicinuit este acel indicat de ora Bucureștiului. Orariul de vară este valabil numai pentru intervalul dela 22 Mai — 15 Octom. 1932.

Biletele se iau direct dela Agențiile N. F. R. din porturi sau dela biurourile de voiaj din țară sau străinătate. Călătorii sunt datori să prezinte biletele lor oricărui control.

Prețurile din tarifele indicate sunt pentru adulți și cuprind numai taxa călătoriei între porturi cu toate taxele speciale și timbrele de asistență socială. Ele nu cuprind nici cabinele de dormit și nici hrana, cari se plătesc după tarifele speciale arătate în prospect.

Reduceri a) Copiii până la 4 ani neîmpliniți nu plătesc taxa de transport. Dacă sunt mai mult de 2 copii ai unei familii, restul vor plăti prețul pe jumătate. Copiii dela 4 ani la 10 ani împliniți plătesc $^1/_2$ taxa.

b) Reducere de 25% pentru biletele dus și întors și numai pe liniile. Brăila-Vâlcov și Sulina, bilet valabil 5 zile; Brăila-Giurgiu valabil 10 zile; Giurgiu-T. Severin valabil 10 zile; T. Severin-Baziaș, valabil 3 zile; Ostrov-Călărași-Silistra)luna Septembrie), valabil 3 zile. Biletul este personal și a fi semnat la ducere de persoana care l-a cumpărat.

c) Reduceri de 50% se obțin: 1) la toate ghișeurile Agențiilor și pe baza carnetelor de identitate pentru funcționarii (și cei dela Casele Autonome), pensionarii publici fie civili sau militari, împreună cu membrii familiilor lor. Elevii Școlilor Statului și studenții numai la ducere și întoarcere din vacanță. 2) Cu aprobarea Direcțiunei N. F. R.: grupuri de muncitori (minimum 20), cohorte de cercetași în grupuri, trupe de teatru, societăți sportive, elevi de școală în grupuri, mergând în excursii.

d) Reduceri de 75% se obțin la toate ghișeurile pe baza carnetelor de identitate pentru militari în activitate și membrii familiilor lor.

Turism (Vezi prospectele speciale) cu reduceri de 50% dus și întors pe C. F. R. dela capitale de județ și frontieră și pe linia N. F. R. Brăila-Vâlcov (Delta Dunării) și linia T. Severin-Baziaș (Porțile de Fer) pentru porturile terminus Vâlcov și Baziaș. Biletele sunt valabile 30 zile dela emitere și se emit între 1 Aprilie — 10 Octombrie. Asemenea reducere de 50% pentru aceleași luni pe N. F. R., pentru călători din porturi pe Dunăre cu vasele N. F. R. pentru o distanță de cel puțin 300 km. până la porturile terminus Vâlcov și Buziaș.

Bagaje Călătorii pot lua bagaje de mână, fără plată, până la greutatea de 10 kgr. Direcția nu răspunde de pierderea lor. Ele pot fi asigurate la societăți speciale.

Automobile se transportă pe liniile locale: Turtucaia-Oltenița 200 lei bucata; Giurgiu-Rusciuk 1000 lei bucata și lei 1200 pentru 2 bucăți.

Cabine de dormit. Călătorii din clasa I pot închiria pe vapor sau comanda anterior cabine de dormit complete cu 2 sau 4 paturi sau numai un pat din o cabină cu mai multe paturi.

Prețurile cabinelor pe 24 ore sunt următoarele.

Cu 1 pat: sub punte 100 lei; pe punte 100—150.

Cu 2 paturi: sub punte 180—200 lei; pe punte 200 lei.

1 pat în cabinele ordinare sub punte 70—90 lei.

Călătorii cari sosesc cu trenurile de seara în porturi se pot îmbarca excepțional pe vapor plătind cabina respectivă.

Restaurante. Masa se servește sau în comun sau separat à la carte. Listele de prețuri trebuesc contrasemnate obligatoriu de comandantul vasului și afișate la vapor. Călătorii sunt cu insistență rugați a reclama în condica specială eventualele nemulțumiri.

II) EXCURSII.

Direcțiunea N. F. R. închiriază vapoare de pasageri spațioase și confortabile societăților sau asociațiilor pentru excursii, cu prețuri convenabile.

III) TRANSPORTURI DE BAGAJE, MĂRFURI ȘI COLETE

Aceste transporturi se fac pe baza regulamentului special al N. F. R., taxele de tarif pentru bagaje sau colete de mare iuțeală, sunt în mediu circa 25%—35% din valoarea biletelor clasa I pentru 100 kilograme cu un minimum de 30 lei pentru bagaje și 40 lei colete de mare iuțeală.

TARIFE PENTRU TRANSPORTURI DE CĂLATORI

I. LINIA

GALAȚI — BRĂILA — SILISTRA GIURGIU — T.-SEVERIN ([1])

Stația	Cl.	Galați	Brăila	G. Ialomița	Hârșova	Cernavodă	Oltina	Silistra	Oltenița	Turtucaia	Giurgiu	Rusciuc	Zimnicea	T. Măgurele	Corabia	Bechet	Lom Palanca	Calafat	Cetatea	Gruia
Brăila	I	50																		
	II	36																		
G. Ialomița	I	240	190																	
	II	168	134																	
Hârșova	I	260	216	52																
	II	182	152	36																
Cernavodă	I	308	286	152	128															
	II	216	200	106	90															
Oltina	I	346	324	240	216	90														
	II	242	226	168	152	62														
Silistra	I	380	368	292	282	204	114													
	II	266	258	206	196	142	80													
Oltenița	I	420	404	350	340	286	240	140												
	II	294	284	246	238	200	168	98												
Turtucaia	I	422	208	350	3^6	292	254	152	28											
	II	296	286	246	242	206	178	106	18											
Giurgiu	I	462	450	398	394	356	318	276	164	152										
	II	322	314	278	276	250	224	194	116	106										
Rusciuc	I	462	452	402	394	362	324	276	176	164	50									
	II	322	316	280	276	254	226	194	124	116	36									
Zimnicea	I	496	486	444	438	402	376	340	282	282	164	152								
	II	348	340	310	306	280	264	238	196	199	116	106								
T. Măgurele	I	516	508	468	462	434	408	376	330	324	260	254	114							
	II	362	356	328	322	304	286	264	230	226	182	178	80							
Corabia	I	532	522	488	482	452	430	402	362	362	296	292	190	90						
	II	374	366	342	338	316	302	280	254	254	208	206	134	67						
Bechet	I	552	546	512	508	482	462	438	398	398	350	346	282	216	128					
	II	386	382	357	356	338	322	306	278	278	246	242	196	152	90					
Lom Palanca	I	576	570	544	540	516	498	476	446	444	402	398	356	302	276	178				
	II	404	398	382	378	362	350	334	312	310	280	278	250	216	194	124				
Calafat	I	594	588	562	558	548	522	504	476	474	438	434	394	362	330	276	128			
	II	416	412	394	392	378	366	352	334	332	306	304	274	254	230	194	90			
Cetatea	I	600	594	566	564	548	532	510	486	482	448	444	404	372	346	292	178	52		
	II	420	416	398	394	384	374	358	340	338	312	310	284	260	242	206	124	36		
Gruia	I	614	606	582	578	560	548	530	506	504	470	468	434	402	380	336	260	140	102	
	II	430	424	406	404	392	384	370	354	355	328	328	304	280	266	236	182	98	72	
Turnul-Severin	I	642	636	610	606	588	576	562	544	542	512	510	482	456	438	402	346	292	276	204
	II	450	446	428	424	412	404	394	382	380	358	358	338	320	306	280	242	206	194	142

([1]) Pentru această linie — cu excepția distanței Galați-Brăila — pe timpul dela 1 Iunie-1 Sept. se face o reducere de 20% din acest tarif.

II. LINIA

BRĂILA — TULCEA — VÂLCOV

Stația	Cl.	Brăila	Galați	Reni	Isaccea	Tulcea	Ismail	Chilia-Nouă
Galați	I	50						
	II	56						
Reni	I	102	50					
	II	66	36					
Isaccea	I	129	128	78				
	II	84	79	60				
Tulcea	I	175	150	152	60			
	II	110	100	108	54			
Ismail	I	240	216	180	114	78		
	II	110	144	120	90	60		
Chilia-Nouă	I	318	276	252	228	204	108	
	II	222	204	180	144	120	72	
Vâlcov	I	350	330	288	276	260	180	140
	II	240	230	216	180	168	120	94

III. LINIA

BRĂILA — TULCEA — SULINA

Stația	Cl.	Brăila	Galați	Reni	Isaccea	Tulcea
Galați	I	50				
	II	36				
Reni	I	102	50			
	II	66	36			
Isaccea	I	126	128	78		
	II	84	79	60		
Tulcea	I	175	150	152	60	
	II	114	100	108	54	
Sulina	I	330	314	292	260	190
	II	230	220	206	182	135

IV. LINIA

TURNUL-SEVERIN — BAZIAȘ

Stația	Cl.	T. Severin	Adakaleh	Orșova	Svinița	Drenkova	Moldova Veche
Adakaleh	I	102					
	II	40					
Orșova	I	102					
	II	40					
Svinița	I	254	164	164			
	II	160	80	80			
Drenkova	I	286	240	240	78		
	II	180	150	150	50		
Moldova Veche	I	340	302	302	204	128	
	II	200	180	180	100	60	
Baziaș	I	376	340	340	276	228	102
	II	240	200	200	175	100	60

V. LINIA BRĂILA — FRECĂȚEI — MĂCIN

Stația	Cl.	Brăila	Măcin	Carcaliu	Iglița	Gura Armanului	Turcoaia	Pecineaga
Măcin	I	30						
	II	24						
Carcaliu	I	36	15					
	II	24	10					
Iglița	I	38	20	10				
	II	25	12	5				
Gura Armanului	I	40	20	15	10			
	II	28	12	10	5			
Turcoaia	I	40	20	15	10	10		
	II	28	14	10	5	5		
Pecineaga	I	60	30	25	15	20	15	
	II	40	20	15	8	12	8	
Piatra Frecăței	I	80	40	30	25	80	20	20
	II	65	26	18	14	18	12	12

VI. LINIA GALAȚI—BRĂILA

Clasa	Bilete simple	Bilete dus și întors	Abonamente lunare	Bilete de sezon
I	50	85	1500	Un carnet cu 40 bilete Lei 1720
II	36	60	1000	—

VII. LINIA CĂLĂRAȘI - SILISTRA - OSTROV

Stația	Cl.	Călărași	Silistra
Silistra	I	50	
	II	25	
Ostrov	I	60	50
	II	46	36

VIII. LINIA TURTUCAIA - OLTENIȚA

Cl.	
I	28
II	18

IX. LINIA GIURGIU - RUSGIUK

Cl.	
I	50
II	36

X. LINIA CALAFAT — VIDIN

Cu șalupa motor. Cursele după conveniență și numărul de pasageri.

BAGAJE ȘI MĂRFURI

Vapoarele de pasageri transportă și bagaje și mărfuri cu mare viteză. Costul pentru 100 kgr. este de circa 20—30 o/o din prețul biletului clasa I

Instrucțiuni pt călătoriile combinate cu reducerile de 50% la trenurile C. F. R. și vapoarele N. F. R

1) Biletele pentru turism în voiajuri combinate pe C. F. R. și N. F. R. se iau din stațiile de C. F. R. capitale de județ și stațiunile principale de frontieră. Aceste stațiuni eliberează livrete de turism C. F. R. — N. F. R. cari cuprind:

a) Un bilet chilometric C. F. R. cu 50% reducere pentru parcursul până la stația de îmbarcare pe vapor; b) Un bilet kilometric C. F. R. cu 50% reducere pentru parcursul de întoarcere și c) Un tichet N. F. R.

Biletele de turism se emit numai în intervalul dela 1 Aprilie — 10 Octombrie a anului pentru liniile întregi N. F. R.: T.-Severin la Baziaș și Brăila (Galați) la Vâlcov sau Sulina.

Asemenea reduceri de 50% asupra tarifelor N. F. R. (a se vedea tarifele în prospectul general) se face și pentru călătorii cari se urcă din porturile depe Dunăre și anume: a) Dintrunul din porturile dintre Cernavodă și Baziaș pentru linia N. F. R. Brăila-Vâlcov și b) Dintr'unul din porturile dintre Calafat (Vidin) și Vâlcov, pentru linia T.-Severin-Baziaș au dreptul la o reducere de 50% cu condițiunea să nu debarce în vreun port dintre Galați-T. Severin.

2) Livretul este personal și nu poate fi cedat. El trebue să fie semnat de posesor înainte de începerea călătoriei.

3) Cupoanele fără livret sau detașate din livret nu sunt valabile.

4) La sosirea în portul de îmbarcare pe vapor la T.-Severin sau Brăila (Galați), călătorul e obligat a prezenta livretul agenției N. F. R. care va elibera — contra plată — un bilet N. F. R. pentru călătorie dus și întors cu 50% reducere până la stația N. F. R. terminală Baziaș sau Vâlcov (Sulina).

5) Livretul este valabil 30 zile dela data emiterei. La începerea călătoriei el va fi prezentat spre vizarea stației C. F. R. respective, iar la întoarcere agenției N. F. R. din portul terminus Baziaș sau Vâlcov (Sulina), unde se face îmbarcarea de înapoiere, biletele nefiind valabile, fără aceste vize.

6) Intreruperi. In limita valabilităței livretului, călătoria numai pe N. F. R. poate fi întreruptă de trei ori prezentând livretul la agenția N. F. R. din portul de întrerupere, care la sosire va aplica ștampila, iar la plecare va indica data și cursa cu care se va continua călătoria.

7) Livretul dă dreptul la călătoria cu toate trenurile de călători inclusiv rapidele și fulgerele dacă plătesc suplimentele integrale respective la aceste din urmă trenuri.

8) Livretul trebue prezentat la cererea organelor de control și revizie, cari sunt în drept a cere posesorului reproducerea semnăturei.

9) Imbarcarea pe vapor. La vapoarele N. F. R. cari pleacă dimineața, posesorii livretului sunt admiși a se îmbarca pe vapor la T.-Severin, Brăila (Galați), în seara precedentă.

10) Itinerariile sunt cele indicate în prezentul prospect. Direcțiunea N. F. R. nu are nici o răspundere în cazul când vapoarele au întârzieri în itinerarii.

11) Taxele pe vapoarele N. F. R. sunt socotite pentru adulți și cuprinde taxa întreagă a voiajului, fără hrană sau dormit, cari se plătesc după tarifele afișate la bordul vasului.

Reducerile de 50% se fac numai pentru adulți. Aceste reduceri nu se fac pentru persoanele civile sau militare cari deja se bucură de reduceri speciale pe C. F. R. sau N. E. R.

Dăm în tabloul de mai jos indicații asupra costului în lei al voiajului pe C. F. R. și N. F. R. pentru principalele capitale din țară: la Brăila, Galați și T.-Severin:

Stațiunea C. F. R.	București		Cluj C. F. R.		Iași C. F. R.		Chișinău C. F. R.		Constanța C. F. R.		Giurgiu N. F. R.		Cerna-Vodă N. F.		Calafat C. F. R.	
	Cl. I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Brăila	825	625	1740	1270	955	710	1090	805	1030	760	450	314	286	286	588	412
Galați	905	670	1860	1370	1030	760	1155	850	1115	820	462	322	308	308	216	416
T.Severin	1155	850	1425	1015	1795	1320	1995	1485	1535	1090	512	358	588	412	412	06

La aceste aceste prețuri se adaugă: Voiajul pe vapoarele N. F. R. și anume:

Brăila-Vâlcov cl. I lei 350, cl. II lei 240; Galați-Vâlcov cl. I lei 330, cl. II lei 230; T.-Severin-Baziaș cl. I lei 376, cl. II lei 240; Brăila-Sulina cl. I lei 330, cl. II lei 230; Galați-Sulina cl. I lei 314, cl. II lei 220.

12) Cabine de dormit. Se găsesc pe vaporul care face cursa T.-Severin-Baziaș, în total 12 paturi. Tariful este afișat pe vapor și este 70—100 lei pentru un pat și o noapte. Pentru vapoarele N. F. R. cari fac cursa Brăila-Vâlcov (Sulina) se vor da cabine când vaporul care face cursa are asemenenea cabine. Se găsesc camere de dormit în Vâlcov sau Sulina cu 100—150 lei pe noapte prin intermediul agentului N. F. R.

13) Restaurante. Se găsesc la toate vapoarele. Masa se servește în comun sau à la carte, după prețurile afișate la vapor și contrasemnate de căpitanul vasului. Prețurile în general pentru masă normală fără vin și cafea variază între 50—100 lei; 1/4 vin 5-8 lei; bere sticla 18-20 lei; cafeaua, ceaiul 5-8 lei.

LINIA N. F. R. TURNUL SEVERIN—BAZIAŞ

Turişti!
Vizitaţi „Fiordurile Româneşti" dela Dunăre

Cel mai splendid voiap de plăcere unde călătorii pot admira pe lângă pitoreştile poziţiuni ale cataractelor Dunării, cu abruptele maluri stâncoase de o frumuseţe sălbatecă, şi lucrările canalului navigabil al porţilor de fier.

Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj:

☐ *T.-Severin* cu ruinele podului lui Traian şi castelul roman Drubeta, defileul şi canalul navigabil al Porţilor de Fier.

☐ *Insula Adakaleh* cu vechiul său aspect oriental, cu geamia, ortăreaţa şi manufactura de tutun şi ţigări de specialitate.

☐ *Oraşul Orşova* de unde se poate vizita cu trenul (19 km.) sau automobilul (21 km.) reputatele Băi Herculane şi splendida vale a Cernei.

☐ *Defileul Cataractelor şi al „Cazanelor"* cu aspectul mereu schimbat în cursul voiajului, rivalizând cu frumuseţile sălbatece ale fiordurilor norvegiene.

Itinerarul vaporului N. F. R. Rapid „Brâncoveanu"
Pe linia T.-SEVERIN — BAZJAŞ şi legăturile cu liniile N. F. R. şi C. F. R.

Zile	Trenuri sau Vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Km.	Staţiunea C. F. R. portul sau N. F. R.	Km.	Sosire Plecare	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Marţi-S-tă	13^{45}	20^{10}	—	pl.	—	Bucureşti	364	sos.	19^{07}	6^{20}	6^{05}	—
—	10^{40}	3^{40}	—	sos.	364	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{48}	19^{41}	Luni, Joi
Marţi-S-tă	10^{35}	—	6^{48}	pl.	—	Cluj	538	sos.	—	19^{55}	—	—
—	—	3^{40}	—	sos.	530	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	—	19^{41}	Luni, Joi
Marţi-S-tă	13^{06}	7^{17}	6^{05}	pl.	—	Iaşi	772	sos.	7^{30}	13^{55}	[illegible]41	—
—	—	3^{40}	—	sos.	772	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{48}	41	Luni, Joi
Marţi-S-tă	10^{45}	—	5^{15}	pl.	—	Chişinău	903	sos.	7^{59}	0^{10}	0^{10}	—
—	—	3^{40}	—	sos.	353	T.-Sever.	—	pl.	12^{24}	22^{40}	13^{41}	Luni, Joi
Sâmbătă şi Mercuri	Cursa N.F.R. Vâlcov-Sulina-Galaţi		4^{00} / 6^{00}	pl. / sos.	171 / 152	Vâlcov / Sulina	171 / 150	sos. / sos.	19^{00} / 17^{30}			Joi şi Duminică
Duminică şi Joi	Cursa N. F. R. Galaţi—T.Severin		17^{20} / 6^{00}	sos. / pl.	—	Galaţi *	925	pl. / sos.	9^{00} / 3^{15}	Cursa N. F. R. T.-Severin — Galaţi		Sâmbătă Mercuri
Duminică şi Joi			7^{30} / 8^{00}	sos. / pl.	20	Brăila	905	pl. / sos.	7^{15} / 6^{20}			Sâmbătă Mercuri
Luni şi Vineri			8^{50} / 11^{15}	sos. / pl.	343	Giurgiu	582	pl. / sos.	13^{20} / 12^{20}			Marţi şi Vineri
Marţi şi Sâmbătă			21^{45}	sos.	781	T.-Sever.*	—	pl.	14^{00}			Luni, Joi
Mercuri şi Duminică	Cursa N. F. R.		6^{00}	pl.	—	T.-Sever.*	144	sos.	11^{30}	Cursa N. F. R. Baziaş — T.-Severin		Luni şi Joi
			8^{45}	pl.	21	Adakaleh	123	pl.	—			
			9^{00}	pl.	24	Orşova	120	pl.	10^{30}			
			12^{10}	pl.	64	Sviniţa	80	pl.	8^{25}			
			14^{00}	pl.	86	Drencova	59	pl.	7^{25}			
			17^{30}	pl.	119	Moldova	25	pl.	5^{45}			
			19^{70}	sos.	144	Baziaş *	—	pl.	5^{30}			

LINIA N. F. R.: BRĂILA-GALAŢI-VÂLCOV ŞI SULINA

Turişti!
Vizitaţi Bălţile „Deltei-Dunărei"

Cele mai interesant voiaj de plăcere şi studii unde călătorii pot admira pe lângă liniştitele ape ale braţelor Dunărei şi lacurile din deltă cu imensele lor bogăţii în peşte, marile lucrări ale canalului maritim al Dunărei la Mare, etc.

Călătorii au unica ocaziune de a vedea în acest voiaj:

☐ *Brăila* oraş şi port, docurile, staţiunea balneară Lacul Sărat ½ oră cu tramvaiul, apoi Canalul Filipoiul la ½ oră cu şalupa, prin intermediul agenţiei N. F. R. şi oraşul Măcin cu giamia veche (vaporul N. F. R. face 4 curse pe zi).

☐ *Galaţi* oraş şi port, cu splendida sa grădină publică.

☐ *Isaccea* şi împrejurimile, Mânăstirea Cocoş (Călugări), Cilic-Dere (Maici), viile renumite Sarica şi pădurile încântătoare Niculeţel (curse autobuze 20 kilometri în legătură cu sosirea şi plecarea vapoarelor N. F. R.).

☐ *Tulcea şi Ismailul* cu ruinele cetăţei.

☐ *Chilia Nouă şi Veche* cu ruinele cetăţei şi bisericii lui Ştefan cel Mare.

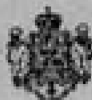
☐ *Vâlcovul* port pescăresc cu canale de apă şi cherhanale, unde se prepară peştele şi icrele negre de morun, satul Periprava (6 km.) cu pădurea Letea (la 3 km.), mânăstirea Petru şi Pavel (4 km.) şi staţia balneară Gibrieni (7 km.). Drumul se poate face cu şalupe motor.

ITINERARIUL VAPOARELOR N. F. R. RAPIDE
Principele Nicolae, Domnul Tudor, Vasile Lupu şi Giurgiu

Linia Brăila (Galaţi) Vâlcov şi Sulina şi legăturile cu C F, R. şi N. F. R.

Zile	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Plecări Sosiri	Klm.	Portul N.F.R. sau staţie C.F.R.	Klm.	Plecări Sosiri	Trenuri sau vapoare R.	A.	P.	Zile
Trenuri pe C. F. R. zilnice	18^{20}	19^{30}	23^{45}	pl.	—	Bucureşti	238	sos.	5^{50}	10^{30}	—	Trenuri pe C. F. R. zilnice
	21^{55}	23^{57}	6^{15}	sos.	260	Galaţi	32	pl.	22^{40}	5^{00}	—	
	21^{18}	23^{15}	5^{09}	sos.	228	Brăila	—	pl.	23^{43}	5^{45}	—	
	2^{53}	10^{35}	—	pl.	—	Cluj	763	sos.	23^{46}	17^{33}	—	
	21^{55}	6^{15}	—	sos.	763	Galati	32	pl.	5^{00}	0^{30}	—	
	21^{18}	5^{09}	—	sos.	731	Brăila	—	pl.	5^{15}	23^{20}	—	
		22^{30}	13^{06}	pl.	—	Iaşi	277	sos.	—	7^{30}	7^{30}	
		5^{40}	17^{59}	sosi	255	Galati	32	pl.	—	0^{30}	22^{38}	
		5^{40}	19^{09}	sos.	277	Brăila	—	pl.	—	23^{20}	21^{10}	
	10^{45}	20^{36}	—	pl.	—	Chişinău	332	sos.	0^{10}	7^{59}	—	
	17^{57}	4^{45}	—	sos.	300	Galati	32	pl.	10^{05}	0^{10}	—	
	19^{09}	5^{40}	—	sos.	332	Brăila	—	pl.	2^{40}	23^{20}	—	
Luni şi Joi	Cursa Baziaşi-T.-Sever.		5^{00}	pl.	—	Baziaşi *	925	sos. / pl. / pl.	17^{00}	Cursa T.-Sev.-Baziaşi		Miercuri şi Duminică
Luni şi Joi / Marţi şi Vineri / Mercuri şi Sâmbătă	Cursa T.-Severin-Galaţi		14^{00}	pl.	144	T.-Sev. *	781	sos.	21^{45}	Cursa Galaţi-T.-Severin		Marţi şi Duminică / Luni şi Vineri / Duminică şi Joi
			13^{20}	pl.	582	Giurgiu	343	pl.	11^{15}			
			7^{15}	sos.	905	Brăila	20	pl.	8^{00}			
			8^{15}	sos.	925	Galaţi *	—	pl.	6^{00}			
În toate zilele	Cursa N.F.R. Galaţi-Tulcea-Vâlcov, (Vap. Pr. Nicolae, D. Tudor şi Vasile Lupu).		7^{30}	pl.	—	Brăila *	191	sos.	20^{06}	Cursa N.F.R. Valea la Tulcea-Galaţi-Brăila (cu vap. Pr. Nicolae, D. Tudor şi V. Lupu).		În toate zilele
			9^{30}	sos.	20	Galaţi	171	pl.	19^{00}			
			9^{00}	pl.	20	Galaţi	171	sos.	17^{20}			
			10^{00}	pl.	41	Reni	150	pl.	16^{00}			
			11^{20}	pl.	64	Isacea	127	pl.	14^{00}			
			12^{50}	sds.	98	Tulcea	106	pl.	12^{00}			
			13^{10}	pl.	98	Tulcea	166	sos.	11^{50}			
			14^{40}	pl.	77	Ismail	5	pl.	10^{00}			
			16^{00}	pl.	102	Căşliţa	50	pl.	8^{20}			
			17^{25}	pl.	123	Chilia n.	29	pl.	7^{00}			
			17^{40}	pl.	125	Chilia v.	27	pl.	5^{30}			
			19^{00}	sos.	125	Vâlcov	—	pl.	4^{00}			
	Curra Turcea-Sulina (vap. Giurgiu şi Cetatea Albă)		14	pl.	98	Tulcea *	99	sos.	11^{00}	Cursa Sulina-Tulcea (cu vap. Giurgiu şi Cetatea Albă)		
			17^{30}	sos.	170	Sulina *	—	pl.	6^{00}			

Trenuri C. F. R.: R = rapid, A = accelerat, P = personal.
* Călătorii sosiţi seara cu trenurile C.F.R. sau vapoarele N.F.R. se pot îmbarca pe vapor la Brăila (Galaţi) sau Vâlcov fără plată. Pot ocupa şi cabine complete sau paturi în aceiaşi cabină, cu plată după tarif, în limita locurilor disponibile.



NAVIGAŢIUNEA FLUVIALĂ ROMANĂ

MERSUL VAPOARELOR DE PASAGERI

Cu incepere dela 22 Maiu 1932 până la alte dispoziţiuni

Orarlul de vară al Europei Orientale

Linia Brăila-Tulcea-Ismail-Vâlcov

In toate zilele

Brăila	plecare	7^{30}	Vâlcov	plecare	4^{00}
Galaţi	(sosire	8^{30}	Chilia-Veche	„	5^{30}
	(plecare	9^{00}	Chilia-Nouă	„	7^{00}
Reni	„	10^{00}	Căşliţa	„	8^{20}
Isaccea	„	11^{20}	Ismail	„	10^{00}
Tulcea	(sosire	11^{50}	Tulcea	(sosire	11^{50}
	(plecare	13^{10}		(plecare	12^{00}
Ismail	„	14^{40}	Isaccea	„	14^{00}
Căşliţa	„	16^{00}	Reni	„	16^{00}
Chilia-Nouă	„	17^{25}	Galaţi	(sosire	17^{20}
Chilia-Veche	„	17^{40}		(plecare	19^{00}
Vâlcov	sosire	19^{00}	Brăila	„	20^{15}

Linia Tulcea-Sulina

In toate zilele

Tulcea	plecare	14^{00}	Sulina	plecare	6^{00}
Sulina	sosire	18^{30}	Tulcea	sosire	11^{00}

In legătură cu vapoarele care merg dela Tulcea şi Brăila

Linia Galaţi-Brăila

In toate zilele

Galaţi plecare	7^{30}	10^{15}	12^{45}	16^{30}	şi	19^{00}
Brăila „	7^{30}	9^{00}	11^{30}	16^{30}	„	20^{00}

Linia Măcin-Brăila

In toate zilele

Măcin plecare	7^{00}	si	15^{00}
Brăila „	10^{00}	„	17^{45}

In ziua de 15 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Brăila-Piatra-Frecăţei

In toate zilele

Brăila	plecare	8^{00}	Piatra-Frecăţei	plec.	15^{00}
Măcin	„	9^{30}	Picineaga	„	15^{50}
Carcaliu	„	10^{30}	Turcoaia	„	16^{45}
Igliţa	„	11^{05}	G.-Armanului	„	17^{05}
G.-Armanului	„	11^{35}	Iglita	„	17^{20}
Turtucaia	„	12^{10}	Carcaliu	„	17^{55}
Picineaga	„	13^{35}	Măcin	„	18^{30}
Piatra-Frecăţei	sos.	14^{45}	Brăila	sosire	19^{35}

In ziua de 20 ale fiecărei luni vaporul nu face curse

Linia Ostrov-Silistra-Călăraşi

In toate zilele

Ostrov	plecare	6^{00}	Silistra	plecare	13^{30}
Silistra	(sosire	6^{35}	Călăraşi	(sosire	14^{15}
	(plecare	7^{00}		(plecare	14^{30}
Călăraşi	(sosire	7^{54}	Silistra	(sosire	15^{30}
	(plecară	8^{00}		(plecare	15^{45}
Silistra	(sosire	9^{00}	Călăraşi	(sosire	16^{30}
	(plecare	10^{00}		(plecare	19^{00}
Călăraşi	(sosire	10^{45}	Silistra	(sosire	20^{00}
	(plecare	11^{45}		(plecare	20^{15}
Silistra	sosire	12^{45}	Ostrov	sosire	21^{00}

In legătură cu sosirea şi plecarea trenurilor din Călăraşi

Linia Olteniţa Turtucaia

In toate zilele

Turtucaia	plecare	5^{50}	Olteniţa	plecare	15^{40}
Olteniţa	(sosire	6^{10}			
	(plecare	7^{00}			
Turtucaia	(sosire	6^{20}	Turtucaia	(sosire	16^{00}
	(plecare	8^{30}		(plecare	17^{00}
Olteniţa	(sosire	8^{50}	Olteniţa	(sosire	17^{20}
	(plecare	9^{10}		(plecare	20^{50}
Turtucaia	(sosire	9^{30}			
	(plecare	12^{30}			
Olteniţa	sosire	12^{50}	Turtucaia	sosire	21^{10}

In legătură cu sosirea şi plecarea trenurilor din Olteniţa

Linia Galaţi-Silistra

Marţi			Joi		
Galaţi	plecare	6^{00}	Silistra	Plecare	6^{30}
Brăila	(sosire	7^{30}	Oltina	„	8^{30}
	(plecare	8^{00}	Rasova	„	9^{30}
G.-Gârluţei	„	11^{45}	Cernavoda	(sosire	10^{15}
G.-Ialomiţei	„	13^{30}		(plecare	10^{30}
Hârşova	„	14^{30}	Topalr	„	11^{45}
Topalu	„	16^{00}	Hârşova	„	13^{10}
Cernavoda	(sosire	17^{40}	G.-Ialomiţoi	„	13^{35}
	(plecare	17^{45}	G.-Gârluţei	„	14^{30}
Rasova	„	18^{45}	Brăila	(sosire	17^{00}
Oltina	„	20^{20}		(plesare	17^{15}
Silistra	sosire	23^{30}	Galaţi	sosire	18^{30}

Linia Galaţi-Turnu-Severin

Duminică şi Joi				Luni şi Joi			
Galaţi	plecare	6^{00}	Duminică şi Joi	T.-Severin	plecare	14^{00}	Luni şi Joi
Brăila	(sosire	7^{30}		Crivina	„	16^{00}	
	(plecare	8^{00}		Gruia	„	18^{00}	
G.-Gârluţei	„	11^{45}		Cetatele	„	19^{45}	
G.-Ialomiţei	„	13^{30}		Calafat	(sosire	20^{30}	
Hârşova	„	14^{30}			(plecare	20^{45}	
Topalu	„	16^{00}		L.-Paienca ora b. 22,10		23^{01}	
Cernavoda	(sos.	17^{40}		Bechet	plecare	2^{00}	
	(plec.	17^{45}					
Rasova	„	18^{45}					
Oltina	„	20^{20}					
Silistra	(sosire	23^{30}					
	(plecare	0^{30}					
Olteniţa	(sosire	4^{30}	Luni şi Vineri	Corabia	(sosire	5^{00}	Marţi şi Vineri
	(plecare	4^{45}			(plecare	5^{20}	
Turtucaia	„	5^{20}		T.-Mogurele	(sos.	7^{10}	
Giurgiu	(sosire	9^{59}			(plec	7^{20}	
	(plecare	11^{15}		Zimnicea	(sosire	9^{15}	
Rusciuc ora bulgară 10,45		11^{45}			(plecare	9^{20}	
Zimnicea	(sosire	16^{40}		Susciuc ora bulg. 11.00		12^{00}	
	(plecare	16^{45}		Giurgiu	(sosire	12^{20}	
T.-Măgurele	(sos.	19^{45}			(plecare	13^{20}	
	(plec.	20^{00}		Turtucaia	„	15^{50}	
Corabia	(sosire	22^{45}		Olteniţa	(sosire	16^{10}	
	(plecare	23^{15}			(plecare	16^{25}	
				Silistra	„	19^{10}	
				Oltina	„	21^{10}	
				Rasova	„	22^{10}	
				Cernavoda	(sos.	22^{50}	
					(plec.	22^{10}	
				Topalu	„	0^{40}	
Bechet	plecare	2^{54}	Marţi şi Sâmb.	Hârşova	plecare	1^{55}	Mercuri şi Sâmb.
L.-Palanca ora bulg. 645		7^{45}		G.-Ialomiţei	„	2^{40}	
Calafat	sosire	11^{35}		G.-Gârluţei	„	3^{00}	
	plecare	12^{00}		Brăila	(sosire	6^{20}	
Cetate	„	13^{10}			(plecare	6^{15}	
Gruia	„	15^{30}		Galaţi	sosire	8^{15}	
Crivina	„	18^{45}					
T.-Severin	sosire	21^{45}					

In legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Baziaş

Linia Turnu-Severin-Baziaş

Mercuri şi Duminică			Luni şi Joi		
T.-Severin	plecare	9^{00}	Baziaş	plecare	4^{30}
Adakaleh	„	8^{45}	Moldova	„	5^{45}
Orşova	„	9^{30}	Drencova	„	7^{25}
Sviniţa	„	12^{10}	Sviniţa	„	8^{25}
Drencova	„	14^{00}	Orşova	„	10^{30}
Moldova	„	17^{30}	T.-Severin	sosire	11^{30}
Baziaş	sosire	19^{00}			

In legătură cu vapoarele de la T.-Severin spre Galaţi

Linia Giurgiu-Rusciuc

In toate zilele

Giurgiu	plecare	5^{30}	10^{00}	16^{00}	şi	21^{55}
Rusciuc	„	6^{00}	12^{15}	19^{00}	„	22^{15}
	(ora bulgară)	5^{00}	11^{15}	18^{00}	„	21^{15}

In legătură cu sosirea şi plecarea trenurilor Giurgiu-Rusciuc

LINIA CALAFAT-VIDIN VA FI DESERVITĂ DE O ŞALUPA LA CERERE

Eventuale întârzieri sau anularea unor curse nu dau dreptul la despăgubiri



Prima Societate de Navigație pe Dunăre (D. D. S. G.)

Vapoare exprese de pasageri
între
GIURGIU - BELGRAD - BUDAPESTA - BRATISLAVA - VIENA

Durata voiajului : dela Giurgiu la Viena : 113 ore
deta Viena la Giurgiu : 68 ore

La deal :

plecarea dela Giurgiu : Miercuri și Sâmbătă,	ora	23,00
» » T. Severin : Vineri și Luni,	»	7,46
» » Orșova : » »	»	9,50
sosirea la Belgrad : » »	»	22,35
plecarea dela Belgrad : Sâmbătă și Marți,	»	7,30
sosirea la Budapesta : Duminecă și Miercuri,	»	13,45
plecarea dela Budapesta : » »	»	18,00
sosirea la Bratislava : Luni și Joi,	»	9,55
sosirea la Biena : Luni și Joi,	»	15,15

La vale :

dlecarea de la Viena : Duminică și Miercuri,	ora	8,30
« « « Bratislava : « « «	«	11,15
sosirea la Budapesta : « « «	«	20,45
plecarea dela Budapesta : « « «	«	21,45
sosirea la Belgrad : Luni și Ioi	«	20,25
plecarea dela Belgrad : « « «	«	22,00
sosirea la Orșova : Marți și Vineri	«	9,35
sosirea la T.-Severin : « « «	«	10,45
sosirea la Ginrgiu : Miercuri și Sâmbătă,	«	5,15

Linia e deservită de vapoarele de tipul cel mai mare și confortabil : «Helios», «Jupiter» și «Saturnus».

Clasa I-a și II-a
Cabine și paturi. — Restaurante de primul rang.

Nu se efectuiază transporturi de la un port românesc la alt port românesc, ci numai serviciul din și spre străinătate.

Pasagerii cu bilete de clasa I-a pot lua cabine, iar cei cu bilete de clasa II-a pot închiria paturi, în cabine comune de dormit, cu câte 2 și 4 paturi, separate pentru doamne și pentru domni.

Pentru călătoria cu vapoarele expresse nu e necesară viza consulară pentru țările transitate. Deci aveți nevoie numai de viza pentru Austria, respectiv pentru țara de destinație.

C o s t u l v o i a j u l u i

calculat de exemplu pentru o călătorie dela Giurgtu la Viena și înapoi :
pentru 2 persoane :

1) *la clasa I-a :*		până la 15 Iunie	de la 15 Iunie
a) Giurgiu-Viena :			
2 bilete de călătorie, a 1350.—	lei	2700.—	2700.—
1 cabină pe punte, cu 2 paturi	«	1800.—	2180.—
total lei		4580.—	4880.—
b) Viena-Giurgiu :			
2 bilete de călătorie, a 76.— șilingi austr.		152.—	152.—
1 cabină pe punte cu 2 paturi « «		78.—	91.—
total șilingi austriaci		230.—	243.—

2) *la clasa II-a :*			
a) Giurgiu-Viena :			
2 bilete de călătorie, a 950.—	lei	1900.—	1900.—
2 paturi de cl. II-a	«	1124.—	1475.—
total lei		3024.—	3375.—
b) Viena-Giurgiu :			
2 bilete de călătorie, a 53.— șil. austr.		106.—	[illegible]
2 paturi de cl. II-a . . . . . « «		28.—	37.—
total : șilingi austriaci		134.—	143.—

Cabinele și paturile trebuesc reținute din vreme, depunând costul lor și al biletelor de călătorie respective.

COSTUL HRANEI PE BORDUL VAPOARELOR
(plata în șilingi austriaci efectivi pe vapor)

pe zi pentru 1 persoană :	șil. austr.
a) Table d'hôte, clasa I-a ;	
1 dejun (cafea cu lapte, ceai sau ciocolată, unt, marmeladă și pâine	1.70
1 prânz (supă, hors d'oeuvre, friptură cu legume prăjitură și pâine)	4.80
1 cină (hors d'oeuvre, friptură cu legume, prăjitură sau brânză, pâine)	4.40
Total . . .	10.90

b) Menu fix :	la cl. I-a șil. austr.	la cl. II-a șil. austr.
1 dejun (cafea cu lapte, ceai sau ciocolată, și unt	1,25	1,10
1 menu la prânz (supă, mâncare de carne cu legume sau cartori, prăjitură)	2,60	2,40
1 menu de seară (mâncare de carne cu legume sau cartofi, prăjitură sau brânză . .	2,40	2,20
Total . .	6,25	5,70

Se poate mânca și «à la carte» !

La prețurile de mai sus, pentru hrană, se mai adaogă 10% pentru serviciu.

REDUCERI

1) Pentru grupuri de călători în număr de cel puțin 15 persoane, în aceiaș clasă :

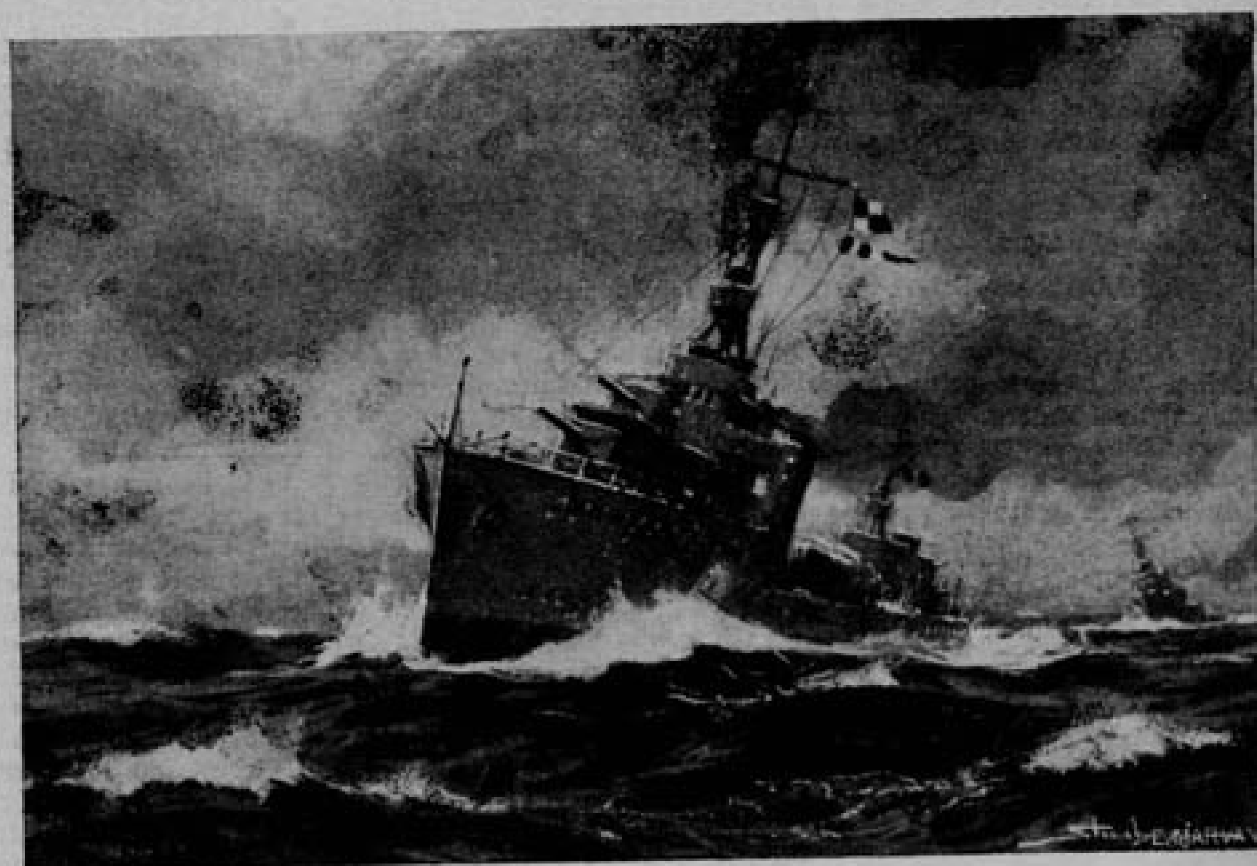
a) se acordă o reducere de 20% din prețul *biletelor de călătorie*, dacă se face numai un singur voiaj de ducere sau de întoarcere, cu unul din vapoarele noastre ;

b) se plătește costul *biletelor de călătorie* numai pentru călătoria la vale, integral, călătoria la deal fiind gratuită, dacă se face călătoria cu vapoarele noastre atât la deal (ducere), cât și la vale (întoarcere), și pe aceiași distanță (de exemplu : Giurgiu-Viena-Giurgiu, sau T.-Severin-Viena-T.-Severin).

In ambele cazuri (a și b), cabinele și paturile angajate eventual, vor fi plătite integral, deoarece din taxele pentru cabine și paturi nu se poate acorda nici o reducere.

2) Din prețurile pentru hrana pe vapor, la „table d'hôte" (clasa I-a), arătate mai sus, se poate acorda o reducere de 10% pentru grupuri de călători de cel puțin 10 persoane.





Liga Navală Română va scoate în cursul lunei viitoare, un **ALBUM AL MARINEI**, conținând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Ştiubei.

Albumul va reprezenta istoricul marinei româneşti din timpul lui Ştefan cel Mare şi până în zilele noastre.

Formatul va fi de carte poştală si se va vinde cu un pret convenabil.

Dăm aici două ilustratiuni de probă



INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 10

Acest număr special costă Lei 35.—